50 ANNI FA L'IMPRESA DI MUNARI-MANNUCCI E DELLA FULVIA AL RALLY DI MONTECARLO

AUTOSPRINT

n. 2

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Anno LXI Settimanale, 11-17 gennaio 2022

3,00 Euro (italy only)

MONDIALE F.1 2021

Storia al replay di un duello infinito

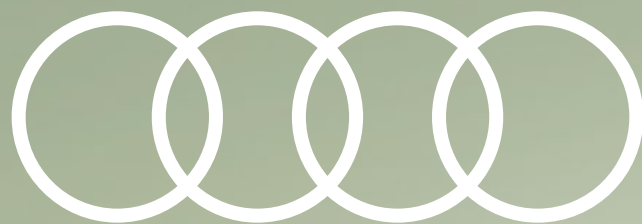
9 770005 174006 20002

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

IL GRANDE RITORNO

Maserati ELETTRIZZANTE

Ora è ufficiale: la Casa del Tridente torna in pista con una monoposto e debutterà in Formula E dal 2023. Un rientro clamoroso di un marchio leggendario per la storia delle corse

di Andrea Cordovani

Tridente, che scossa!

Il 2022 si apre con una notizia elettrizzante. Una monoposto Maserati si prepara a tornare in pista. Dal 2023 la Casa del Tridente sbarca in Formula E. Il patron del circo elettrico Alejandro Agag da tempo attendeva una notizia come questa. Ha usato tutte le sue proverbiali doti politiche per favorire l'ingresso di un marchio leggendario.
La serie elettrica saluta l'ingresso di una nuova Casa, dopo le fughe eccellenti delle ultime stagioni. E L'Italia mette così la sua prima bandierina nella divisione full electrics a livello di impegno ufficiale di una Casa. Si aprono nuove prospettive nell'anno in cui un pilota italiano, Antonio Giovinazzi, riporta il tricolore sulla griglia di partenza della serie. Con i Costruttori tedeschi che a gambe levate hanno abbandonato la scena, la Formula E trova un alleato forte nella Maserati. Impugna il Tridente e rilancia un marchio che nelle corse ha lasciato firme importanti. La Casa di Modena è indirizzata verso la rivoluzione elettrica nel suo listino, e per legittimare questo sforzo tecnico si lega ancora una volta alle corse automobilistiche, come accaduto nella sua bellissima storia.
Come dicevano i cronisti di una volta: la notizia era nell'aria. Di un possibile impegno della Maserati nella serie full electrics se ne parlava da un po'. Una vecchia idea di Sergio Marchionne, quando era l'amministratore delegato di Fiat Chrysler. Nel gennaio del 2018, Marchionne aveva comunque un po' gelato la pista della Formula E, con un telegrafico «*non sono così sicuro*» relativamente a una possibile partecipazione. Nel marzo successivo, aveva spiegato: «*Capisco benissimo l'obiettivo di Agag, questo non è un problema, ma torno al discorso degli aspetti commerciali di questa attività, non*

riesco a vedere il beneficio. Ci dia tempo, poi vediamo». A maggio non aveva ancora cambiato idea: «*con tutto il rispetto per la Formula E penso che abbia ancora tanta tanta strada da fare prima di poter diventare un potenziale sostituto della F.1*». La malattia ebbe poi la meglio sul manager, lasciando spazio a un futuro nel quale la sua FCA è diventata uno dei due pernì di Stellantis. Nella scorsa primavera, in occasione dell'ePrix di Roma, patron Agag aveva fatto capire che erano in arrivo novità dal belpaese: qualcosa di consistente stava bollendo in pentola. «*Per noi la terra dei motori rappresenta qualcosa di fondamentale. Non nascondo che come organizzatori di questo campionato del mondo da tempo stiamo parlando con costruttori italiani. Le trattative non sono ancora andate in porto ma io sono ottimista. In Formula E sono coinvolte case automobilistiche francesi, tedesche, cinesi, indiane, giapponesi. L'Italia è il tassello mancante*». Non lo sarà più dal 2023 ora che è arrivato l'annuncio ufficiale che riporta il Tridente alle competizioni in monoposto.La Maserati sta preparando modelli da strada che privilegiano l'elettrificazione come soluzione per il futuro. Da qui al coinvolgimento del glorioso Tridente nel mondiale riservato alle monoposto a batteria, il passo è stato compiuto.
Il 2022 diventa una gran bella rampa di lancio per il futuro, verso quel 2023 che è destinato a rivelarsi un anno storico per il Motorsport italiano con grandi richiami al nostro ineguagliabile passato. Il ritorno in pista di una monoposto Maserati avviene nella stesse stagione in cui la Ferrari con la sua prima hypercar darà l'assalto al Mondiale Endurance. Veri appuntamenti con la storia lanciata verso il futuro per il nostro Paese, culla del motorsport e patria di marchi che fanno battere il cuore.

DOMENICA SERRA

di Alberto Sabbatini

Rientro eletrizzante

MASERATI IN FORMULA E DAL 2023. STORIA E RETROSCENA DI UN CLAMOROSO RITORNO IN PISTA CON UNA MONOPOSTO DELLA CASA DEL TRIDENTE. TUTTI I DETTAGLI

Il 2022 del motorsport inizia con una voce clamorosa: la Maserati torna alle corse! E che corse! Maserati parteciperà ufficialmente a partire dal 2023 al campionato del mondo di Formula E con una propria squadra e una propria vettura. Unendosi così a Porsche, DS, Nissan e Jaguar, le marche che hanno scelto di restare fedeli dopo il 2022 alla serie elettrica. L'annuncio verrà dato martedì 11 gennaio, quando Autosprint è in edicola, direttamente dall'amministratore delegato di Maserati, Davide Grasso e dal responsabile di Stellantis motorsport, Jean Marc Finot.

La Formula E diventa così la terza categoria "mondiale" di monoposto in cui Maserati si cimenterà nella propria lunga storia. Dove detiene un palmares prestigioso: Maserati infatti nel 1939 e 1940 ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis con una propria monoposto (la 8CTF) e nel 1957 ha conquistato il mondiale F.1 con la 250F guidata da Juan Manuel Fangio. Nessun altro costruttore europeo può vantarsi di tanto. Per Maserati si tratta di un ritorno dirompente e per certi versi inaspettato all'attività racing a a oltre sessant'anni dall'ultima corsa in F.1 e dodici dalla vittoria nel Fia GT con la MC12.

Qualche voce di un rinnovato impegno nelle corse circolava in verità fin dallo scorso anno, ma sembrava limitata alla ripresa di una attività nelle gare GT, dove Maserati sta studiando da tempo il modo di partecipare con la propria nuova granturismo, la potente coupé MC20, la cui versione stradale che è stata lanciata sul mercato lo scorso anno. Ma nessuno sospettava un nuovo impegno diretto addirittura in monoposto. E poi proprio nella Formula E.
Invece l'annuncio ha sorpreso tutti. Ed è stata una scelta fortemente voluta dal nuovo amministratore delegato, Davide Grasso, che anche in tempi recenti non aveva mai negato un certo interesse per il motorsport. A patto che prima venissero rimessi in ordine i bilanci. Ora che la produzione di Maserati sembra tornata a salire (il marchio del tridente è uno dei pochi del gruppo Stellantis a chiudere il 2021 col segno positivo in Italia) arriva finalmente l'annuncio dell'ingresso nella Formula E.
Il motivo che ha spinto Maserati a compiere questo grande passo è fondamentalmente uno: una decisa svolta verso la propulsione elettrica. Soluzione che caratterizzerà il prossimo decennio della produzione del tridente. Il costruttore modenese sta guardando sempre di più ai mercati esteri ed extraeuropei e per mantenersi all'avanguardia sta rinnovando completamente la gamma di modelli e di propulsori. Sul fronte dei motori tradizionali, Maserati ha compiuto un passo strategico importante: ha abbandonato la collaborazione con Ferrari e ha scelto di costruirsi in casa un motore completamente nuovo, battezzato Nettuno in omaggio all'origine bolognese del marchio. Si tratta di un V6 3 litri biturbo che contiene nelle testate una soluzione rivoluzionaria, derivata direttamente dai motori turbo ibridi F.1, che permette di elevare del 20% la potenza massima sviluppata dal propulsore. Proprio grazie a quella soluzione il V6 tre litri della Nettuno è il motore stradale con la più alta potenza specifica in assoluto: 210 cv/litro. Meglio di Ferrari, McLaren, Lamborghini e Porsche.
In quest'ottica di rilancio tecnologico si inquadra anche la strategia verso l'elettrificazione delle future Maserati. Una elettrificazione pensata in chiave squisitamente performance. La prima di queste auto è già stata lanciata lo scorso anno: la Ghibli Hybrid. Ma è nel 2023 che l'offensiva elettrica di Maserati toccherà l'apice. Arriveranno due nuovi modelli completamente elettrici: la Grecale, uno Sport utility di taglia medio-grande, e sopratutto la versione a batterie della coupé MC20. Una supersportiva elettrica pura, mossa da due motori, per la quale si annuncia una potenza top: oltre 700 cavalli. Sarà la più potente Maserati mai costruita. E sarà elettrica! Per questo non è causale la scelta di entrare nelle corse di Formula E proprio a partire dal 2023: per sottolineare anche nel motorsport la svolta di Maserati verso la propulsione elettrica. Maserati prenderà parte alla stagione 9 della Formula E, quella che partirà a inizio 2023. Quindi non con le monoposto attuali, ma con quelle nuove di 3° generazione, spinte da powertrain in grado di erogare 350 kW, cioé 470 cavalli, invece dei 250 kW attuali (340 cv) e che saranno provviste anche di un motogeneratore sull'avantreno per il recupero dell'energia.
L'unico vero dilemma a questo punto è: con quale squadra correrà Maserati in Formula E visto che il regolamento prevede che i nuovi costruttori debbano legarsi a un team esistente? Un'ipotesi era quella che Maserati si sostituisse all'altro marchio del gruppo Stellantis già impegnato in Formula E, la DS. Ma questo non succederà perché DS ha confermato il proprio impegno nella categoria negli anni a venire. Questo significa quindi che in Formula E ci saranno ben due costruttori del gruppo Stellantis. Ma allora a quale team si unirà Maserati? Un indizio potrebbe venire dal recente passaggio in Formula E di Antonio Giovinazzi, pilota sotto contratto Ferrari e quindi indirettamente anche parte della famiglia Stellantis. Antonio, lasciato libero dall'Alfa Romeo in F.1, è approdato al team Dragon di proprietà dell'americano Jay Penske. Famiglia da sempre attiva nel motorsport sia americano che internazionale. Guarda caso Roger Penske, il fondatore della Penske Automotive, è un imprenditore con ramificati interessi non solo in Usa ma anche in… Italia. Già, perché il mitico Roger, oltre a una rete di concessionarie BMW e Audi, in Italia vende anche vetture Maserati! Ed era anche proprietario fino a nove anni fa di una storica fabbrica di motori diesel, la VM di Cento (Ferrara). Indovinate a chi Penske ha venduto la VM nel 2013? Alla FCA, cioé l'attuale Stellantis. Quindi se due indizi fanno una prova, l'ingaggio di Giovinazzi per il 2022 in Dragon-Penske potrebbe essere stato il primo passo per concretizzare la nascita nel 2023 di un team italo-americano Maserati-Penske in Formula E. Ed assistere al ritorno di un pilota italiano su una macchina italiana in un campionato del mondo. ●

TRIDENTE SPLENDENTE
Maserati entra a far parte della grande famiglia della FE. Quella del Tridente è la prima Casa italiana a entrare ufficialmente nel Mondiale Full Electrics. Sotto a sinistra Davide Grasso Ceo Maserati

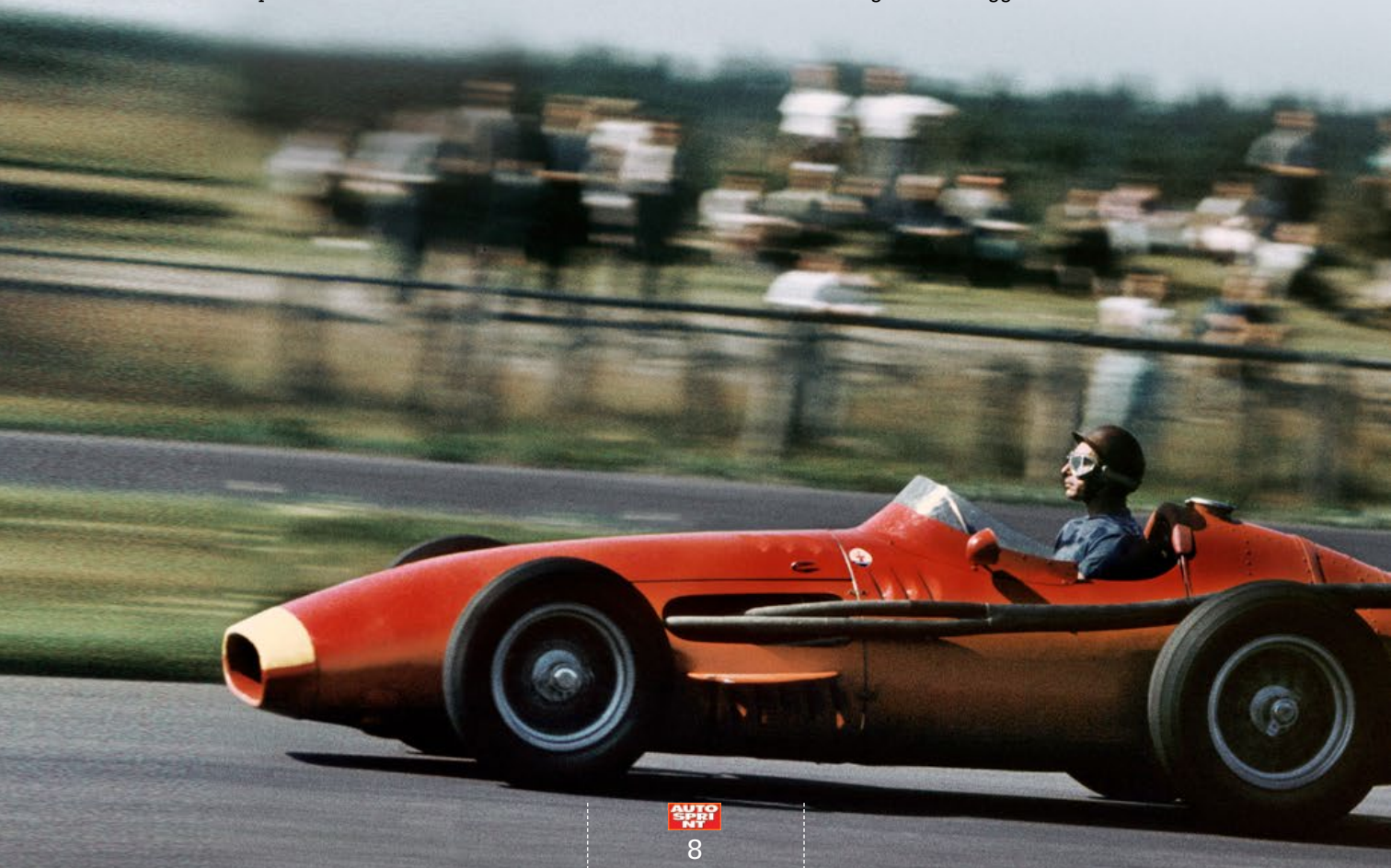
Maserati un ritorno di grido

L'ANNUNCIO DEL PROGRAMMA IN FORMULA E UFFICIALIZZA E RENDE REALE IL SOGNO ANTICO DEI TIFOSI DI RIVEDERE IL TRIDENTE IN LIZZA IN UNA CATEGORIA TOP LEVEL DI MONOPOSTO

di **Mario Donnini**

Solo a sentire e a immaginare la percorribilità del programma Maserati in Formula E, c'è da farsi venire i brividi. Perché ciò segna il ritorno ufficiale della Casa alle corse in monoposto top level, dopo che aveva di fatto tirato i remi in barca alla fine del glorioso 1957 in F.1, quindi ben 65 anni fa.
Già. Dite quello che volete, ma rivedere una Maserati monoposto correre in una serie a rilevanza planetaria, quand'anche alternativa e ad emissioni tendenti allo zero, mette un'emozione infinita negli appassionati più veraci. E questo per varie ragioni. Tanto per cominciare, perché la Casa del Tridente rappresenta un sogno svanito e la mancanza più terribile che abbraccia sia F.1 che F.Indy, essendo la sola griffe italiana capace di vincere sia il mondiale di F.1 che il Gp di Montecarlo passando per la Indy 500. Già ottima outsider nei gloriosi Gp degli Anni '30, alla fine della decade la marca modenese sbanca con il top driver Wilbur Shaw e la 8CTF in due edizioni della 500 Miglia di Indianapolis, nel 1939 e nel 1940. La vettura che si aggiudicò le due edizioni della prestigiosa competizione è soprannominata Boyle Special, ma è una verace Maserati che arriva là dove la Ferrari non è mai riuscita neppure ad avvicinarsi, sul superspeedway dell'Indiana.

Reginetta della F.1 1957

E la Maserati medesima corre ufficialmente nel mondiale di F.1 dal 1950 al 1957 schierando alfine la coppia più forte nella storia delle corse, ovvero Stirling Moss (complessivamente due vittorie iridate nei Gp validi per il mondiale) e Juan-Manuel Fangio (in tutto sette centri in altrettante tappe iridate), anche più forte della stessa combinazione vista in Mercedes, perché lo stesso Moss tre anni dopo era molto più completo e maturo, come top driver. Fatto sta che il mondiale 1957 vinto da Fangio con la leggendaria 250F mantiene un che

di epico, con quella sfida determinante sul vecchio Nurburgring, quando a 46 anni l'argentino svernicia le Ferrari dichiarando a fine corsa. «*Oggi mi sono preso dei rischi così letali, che in futuro non sarò mai più disposto ad eguagliarli*». Poco importa, perché la storia una volta scritta, resta.

250F la F.1 più longeva di tutte

E l'epopea della Maserati in monoposto dice che la 250F corre nel mondiale dal 1954 al 1960 inoltrato, alla fine esclusivamente in forma privata, stabilendo un record mai più eguagliabile. Ossia prendendo parte a sette stagioni iridate consecutive di corse, facendo quindi meglio di Lotus 72 e McLaren M23, spesso ritenute erroneamente le vetture più inaffondabili dei Gran Premi moderni. Invece no. Maserati rulez for ever.
Ma l'ultima monoposto Maserati da sogno costruita - in chiave F.Indy quando ancora la 500 Miglia è valida per il mondiale e a Monza si corre la sfida dei due Mondi - è la 420 M-58. Ovviamente la favolosa Maserati Eldorado ha un pilota assolutamente da leggenda, ovvero Stirling Moss, che nella seconda edizione di Monzanapolis dà anche l'anima ed è fortunato a uscire senza gravi conseguenze da un incidente molto, molto pericoloso.

Maserati Eldorado, la bella incompiuta

La Maserati 420 M-58 è costruita rispettando alla lettera il regolamento Indy. Il poderoso motore V8 deriva da quello della 450 S ed è portato da 4,5 a 4,2 litri e spostato nella parte sinistra del telaio, a struttura tubolare, peraltro molto simile a quello della 250F di Formula Uno, al top con Fangio nel 1957. I cerchi sono forniti dalla Hallibrand, azienda californiana specializzata nella realizzazione di ruote in magnesio appositamente per Indy. Le sospensioni sono rinforzate, per poter reggere bene i 410 cavalli di potenza del bolide, che, dopo l'incidente di Moss, viene rimesso in sesto, riverniciato di rosso e spedito negli Stati Uniti, in vista della 500 Miglia vera e propria, ma per una serie di problemi il rookie Ralph Liguori mancherà la qualificazione, segnando il naufragio del progetto, che resta, per potenzialità e bellezza, spendido e incompiuto. E a Indy non finisce qui, perché nel 1965 Al Unser supererà il rookie test a bordo di una monoposto di Frank Arciero motorizzata Maserati, passando a una Lola per la gara vera e propria.

Ultimi bagliori da fornitore di motori

Ed è proprio come fornitore di motori che il Tridente fa le ultime apparizioni in F.1, vincendo con le Cooper ufficiali il Gp del Messico con John Surtees nel 1966 e quello del Sudafrica con Pedro Rodriguez l'anno dopo. Nel 1969 la partecipazione di Vic Elford al Gp di Monaco con una Cooper-Maserati iscritta da Colin Crabbe segna l'ultimo hurrà di un motore del tridente in F.1. Poi fine della storia, almeno per quanto riguarda le ruote scoperte. Con la sensazione diffusa che mai più si avrà il privilegio di veder sfrecciare in una gara moderna una monoposto schierata dalla Maserati. Fino a pochi giorni fa, quando l'annuncio in chiave Formula E scuote il mondo delle corse, facendo sorridere i più romantici. Il Tridente torna a brillare, in pista e a creare guai ai rivali. Il più classico dei marchi va nella disciplina più innovativa e futurista del Motorsport. Bello, questo contrasto, che mescola passato e futuro, dando vita a un presente fin da subito bellissimo e tutto da vivere. ●

ATTESA DAI TEMPI DELLA MITICA 250F
Il mondiale Piloti vinto da Fangio nel 1957 con la leggendaria Maserati 250F, nella foto, è il punto più alto nella storia del Tridente per quanto riguarda le corse in monoposto: quindi vengono i due successi alla Indy 500 con Shaw, datati 1939 e 1940

di Pino Allievi

Calisto Tanzi addio a un mecenate

SE N'È ANDATO L'EX PATRON DELLA PARMALAT, CHE NEL 1978 STRAPPÒ NIKI LAUDA DALLA FERRARI PER PORTARLO ALLA BRABHAM, PER VINCERE POI DUE TITOLI MONDIALI F.1 CON NELSON PIQUET

Non sembra vero, ma tra un mese circa vedremo già le nuove macchine e ci addentreremo nella magica settimana dei primi test. L'inverno della Formula Uno dura davvero poco e non c'è neanche l'emozione del mercato-piloti, che teneva più viva l'attesa. Non mancano però le notizie, soprattutto quelle che si nascondono dietro le informazioni, anche se tutto è misurato col contagocce e il solo titolo che richiami davvero la Formula Uno è riferito a Carlos Sainz che disputa la "Dakar": però si tratta del papà di Carlos junior, ma comunque la percezione resta gradevole, se pensiamo che Sainz senior alla bella età di 59 anni si è preso un altro tassello della storia, portando per la prima volta al successo nel deserto un'auto elettrica, l'incredibile Audi RSQ e-tron che pare un insetto. A questo punto s'innesca il dualismo: meglio Carlos junior che nella classifica della F.1 precede Leclerc o Carlos senior che continua a sorprendere?
Ma andiamo per ordine, in questo diario che inaugura il 2022.

1 gennaio: Calisto Tanzi
Addio a Calisto Tanzi, fondatore della Parmalat e – al di là del secondo tempo della sua vita sul quale non vogliamo entrare – personaggio che ha lasciato il segno nel campo dei motori, perché è stato uno dei più grandi sponsor italiani di sempre. Non solo in Formula Uno ma anche nei rally. È lui l'industriale al quale si riferì Enzo Ferrari in modo sprezzante, verso la fine del 1977, quando si rese conto che Lauda avrebbe corso con la Brabham l'anno seguente. Che Niki, dopo una serie di attriti, lasciasse il Cavallino, a Ferrari poteva andare anche bene perché rientrava

nella normalità delle cose. Anche la Brabham gli andava bene. Ma che il clamoroso passaggio fosse stato possibile grazie ad "un mediatore di salumi" che aveva lo stabilimento principale a una settantina di chilometri in linea d'aria da Maranello, rappresentava invece un affronto alla sua leadership. Un gestaccio inammissibile tra conterranei emiliani.
Ma era proprio l'affronto il contenuto che dava ancora più sale e importanza alla notizia. Lauda che si legava alla Parmalat, ancor più che all'Alfa Romeo che forniva i motori e a Ecclestone, rappresentò una bomba con un ritorno mediatico immenso, anche se il seguito sulle piste – per il campione austriaco – fu meno fortunato. E Calisto Tanzi, che si presentava allora (poi non l'ho più visto) come una persona geniale quanto mite, rapidissima nei calcoli, senza gli acuti polemici di Ferrari, godette non poco per il colpaccio che proiettò di colpo il suo marchio in ogni angolo del pianeta. Le parole di Enzo Ferrari gli fecero male, me lo disse chiaramente un pomeriggio in cui, grazie al regista della grande operazione, Sante Ghedini, mi trovai a casa sua a Collecchio e lo udii spiegare che lui Ferrari l'aveva sempre ammirato e ora non intendeva entrare in polemica. Non lo ha fatto neppure in seguito. Una persona misurata come il suo braccio destro Domenico Barili, che a Lauda dedicò persino un libro. Se pensiamo alle sponsorizzazioni che Tanzi ha distribuito in tanti a piloti e team, si perde il conto. Era benvoluto proprio per la sua riservatezza, la sua educazione. E il suo acume: prova ne è il famoso cappellino Parmalat che ha accompagnato Lauda anche dopo l'addio, una pubblicità appiccicata a un mìto. Peccato che l'altra storia di Tanzi sia finita in un modo diverso. E chissà se nei momenti bui le avventure lontane delle corse gli sono mai tornate in mente…

3 gennaio: Michael, Sophie e Max

La tv olandese, che da un anno trasmette solo storie relative a Max Verstappen, personaggio del secolo, ha messo in onda una intervista alla mamma del campione del mondo, Sophie Kumpen, la quale a sorpresa ha mostrato una dolcissima foto di oltre vent'anni prima, che mostra Michael Schumacher su una amaca mentre tiene in braccio due bambolotti, Max e Gina Maria, con tanto di ciucciotto. Il tutto, nel giorno del 53° compleanno di Michael. Un regalo al campionissimo, un regalo bellissimo agli appassionati, perché mostra un inaspettato momento di intimità che nessuno ancora conosceva. Non a caso, anche oggi quando Verstappen parla di Schumacher lo definisce "zio Michael". Un legame tra le due famiglie che non si è mai interrotto, con una foto che unisce due avventure agonistiche incredibili e proprio per questo non richiede testi di accompagnamento.

4 gennaio: la Germania

Stefano Domenicali è introvabile, dicono, anche se basterebbe calcare le piste di sci delle Dolomiti per carpirne le tracce. Ma le sue interviste fioriscono ovunque su siti e giornali, come se passasse intere giornate con un microfono acceso davanti agli occhi. E dopo la sua dichiarazione sul mese di gennaio che sarebbe cruciale nelle decisioni del Gruppo Volkswagen relative a un ingresso in Formula Uno con i marchi Vw e Porsche (due sono tantissimo, uno basterebbe…) ecco che ritroviamo Stefano in una intervista al sito tedesco Sport1 in cui dichiara: «*Sono dispiaciuto che la Germania non rientri nel calendario della F.1, ma mi pare che non ci sia un reale interesse perché la cosa sia passeggera. Incredibile ma vero*». Davvero un peccato per ciò che la Germania rappresenta nella storia. E poi anche il fatto che la Mercedes continui a conquistare dei titoli mondiali e che presto potrebbe essere raggiunta da altre Case nazionali, sembra un dettaglio trascurabile. Possibile che certi marchi non riescano a smuovere automobile club o chi per loro, per rimettere le cose a posto? Perché, tra l'altro, le tribune dei Gran Premi in Germania sono sempre state piene all'inverosimile. E allora?

AI TEMPI DELLA BRABHAM-ALFA ROMEO
A sinistra, Niki Lauda al volante della Brabham Bt48-Alfa Romeo nel corso della stagione 1979, la sua seconda consecutiva con la sponsorizzazione Parmalat sulle fiancate

6 gennaio: Giovinazzi

Nel sacco che la Befana ha portato ad Antonio Giovinazzi in questa Epifania c'è solo carbone, purtroppo. Ma lui, che è ottimista, non si arrende al ruolo prematuro dell'ex e cerca di tirarsi su il morale ripetendo che la sua storia non si è ancora esaurita: «*Anche Ocon e Albon sono usciti e poi rientrati in Formula Uno*», dice con piena ragione. È proprio con questo spirito che deve ragionare. Un anno in Formula E con l'obbiettivo di trovare nel contempo una macchina per il 2023. L'importante è che Giovinazzi abbia qualcuno alle spalle che sappia muoversi nel modo giusto. L'esperienza in Sauber lo ha scottato: ci fosse stato Marchionne non sarebbe stato trattato così, lo sanno tutti. Serve voltare pagina e guardare oltre, non prendendo ad esempio quanto è accaduto a Hulkenberg…

8 gennaio: Djokovic

Siamo ossessionati dai discorsi sui vaccini, che oramai sono argomento familiari anche per noti esperti come la Parietti, la D'Urso e scienziati vari. Ma la notizia che Djokovic, noto anti-Vax, si sia recato in Australia, su invito degli organizzatori, per disputare l'Open di tennis, scatenando un putiferio politico-sanitario, è apparsa davvero qualcosa di abnorme. Una polemica clamorosa, con interventi di capi di governo e di stato, basata sul fatto che l'Australia ha da tempo chiuso le porte ai no-Vax, di qualunque appartenenza siano.
Al di là delle responsabilità e delle competenze, il caso del tennista serbo, ha puntato i riflettori sul mondo dello sport professionistico indirizzato verso la pratica aperta esclusivamente. Ed è giusto chiedersi subito che cosa accadrà in Formula Uno, il cui mondiale scatterà il 20 marzo in Bahrain per poi trasferirsi in Arabia Saudita e Australia. Ci sono dei no-Vax nel mondo dei Gran Premi, allargato anche a tecnici, meccanici e comprimari? Che posizioni prenderà la Fia di Sulayem? Forse sarebbe meglio se un orientamento chiaro e inequivocabile arrivasse subito, o no? Anche per evitare che poi ogni Nazione decida per conto proprio, creando un caos facilmente immaginabile. ●

di Giorgio Terruzzi

Buoni propositi per questo 2022

ECCO CON QUALI PREROGATIVE E SPERANZE I PILOTI – E NON SOLO LORO – S'APPRESTANO AD AFFRONTARE QUESTA STAGIONE DI FORMULA UNO COSÌ RIVOLUZIONARIA E COMPLESSA

È il momento dei buoni propositi. Promesse a se stessi e agli altri nel momento in cui inizia l'anno nuovo. Parole, si sa. Poi tocca mantenere, tutto un altro paio di maniche. Le liste sono intime e spesso segrete. Però, in questo tempo sospeso tra il tramonto del 2021 e l'alba del 2022 è possibile intercettare un non-si-sa-che nell'aria, scampoli di parole, biglietti volanti, confessioni sussurrate. Basta ad esempio fare due passi nel comune di Maranello per carpire qualche suggestione interessante. Una Rossa in salute, impegno massimo per ottenere una bombola di ossigeno grossa così, di quelle che permettono di respirare e di sorridere dopo tanto patire. Il proposito è ottimo, viene fuori dai comignoli della Gestione Sportiva come un velo confuso nella nebbia di gennaio, attraversa un paio di strade, avvolge l'ufficio di presidenza dove siede John Elkann con la speranza che i suoi, di propositi, coincidano completamente, contengano una fiducia a questo punto cruciale, in attesa delle prime corse, di una verifica cronometrica, l'unica che conta, conterà. Proprio lì, stesse strade, stesse insegne, viaggiano i propositi di chi per la Ferrari fa il tifo: compattezza della squadra, stabilità, velocità in funzione della felicità. Magari anche un colpo di fortuna, un guizzo dell'ingegno, uno straniamento provvidenziale, un amuleto, insomma qualcosa per uscire in gloria da 'sto tempo gramo, da quest'epoca da confinamento altrimenti stradetto lockdown. Buoni propositi molto simili ad altri. Filtrano dai bunker dei team, dalle sale prove motori, dagli uffici di chi spende e spande. In Inghilterra come in Germania, in Francia, dappertutto. Squadre e piloti, tutti alle prese con le proprie promesse. Max Verstappen punta al bis, ragionando senza confessore sui propri errori, Lewis Hamilton cerca ispira-

UNA GRIGLIA CHE GIÀ FRIGGE
Non vedono l'ora di reincolonnarsi, i piloti, per dare di nuovo inizio alla sfida dei Gran Premi. Ciascuno con un suo target, una sua battaglia e tanti sogni nel cassetto...

zioni nuove viaggiando con il monopattino nel suo guardaroba, anche se lui ancora non l'ha mandata giù, niente affatto, proprio no come hanno inteso persino i suoi cani, mogi come pastorelli del presepe. Fanno autocritica Charles Leclerc e Daniel Ricciardo, depennando un tot di distrazioni, aspirando ad una qualche dieta - spirituale, si capisce - per rintracciare una serenità compromessa, uno stile più consono, una forma più stabile.
Sono simili i buoni propositi anche di Carlos Sainz e Mick Schumacher, pronti a molto se non a tutto per saltare dentro la Ferrari del 2023, capitalizzando al massimo il 2022. Un affare? Mica detto, anche se qui le strade si dividono perché Mick sogna una consacrazione propria riportando sul Cavallino il cognome del padre, mentre Carlos Jr. sa che un altro anno in pompa magna gli aprirebbe comunque un tot di portoni, anche piuttosto eleganti. Punta a vincere e poi vincere e poi vincere il Norris. Giustamente, visto che a correre ha imparato. Punta ad un team di lusso il Gasly perché va bene tutto ma di complimenti ne ha piene le tasche della tuta. Punta a cambiare i connotati della carriera di Gasly il piccolo Tsunoda, uno che rischia di diventare grande, dato per smaltito il rodaggio.
Le aspirazioni di George Russell non lo fanno dormire granché. Sì, sì, la Mercedes. Ma sarà la stessa Mercedes? Poi: tocca fare i numeri e se non li fai c'è il rischio che ti trattino come un pacco, con il vizio da giustizia sommaria che circola in F.1. Insomma, rischia più di altri il buon George. Onori e oneri, come si dice, con il carico delle invidie altrui, simili a gufate permanenti.
Perez vorrebbe che Verstappen andasse in ferie per un mese, cinque, un paio di anni, altrimenti in ferie ci va lui, per sempre. Bottas desidera che l'Alfa Sauber somigli vagamente a una squadra, a un meccanismo che funzioni almeno un po', ora che, nel suo piccolo, farà il primo della classe, senza quell'arraffone di Hamilton nel box. Dove c'è un tale Zhou, avessi detto, tutta roba piccola, al netto del grano cinese. Poi, Alonso, beh, certo. Che ha già fatto due o tre patti con il diavolo, altro che anagrafe, quelle balle lì. Il suo proponimento è semplice: strapazzare Ocon, strapazzare Norris, Leclerc, Verstappen, chiunque. Ammesso e non concesso che il nutritissimo staff Renault – ma quanti sono a comandare nel team? – gli metta in mano un missile terra aria perché va bene tutto ma adesso o mai più. Ha il fisico (come da patto citato), ha le palle anche senza albero di Natale, ha una voglia matta e qualche credito da riscuotere. Bene? Per ora di sicuro. Poi c'è Vettel che aspira ad avere uno straccio di aspirazione anche se il colore dell'Aston è troppo simile a quello della bile. Poi ci sono Stroll e Mazepin che puntano decisi a uno straccio di reputazione perché vivere da figlio di papà hai suoi pro ma anche dei contro. Tipo che ti trattano da figlio di papà persino su Autosprint all'inizio della stagione, che barba, che noia, che noia, che barba. Cosa ha in mente Albon non lo sa nemmeno Albon. Ogni tanto pare si svegli di soprassalto immaginando di guidare una Williams. Il caso-Latifi, invece, è molto diverso. Si propone, in una iperbole di onnipotenza, di girarsi ogni volta che gli gira per determinare classifica dopo classifica, Gran Premio dopo Gran Premio, così imparano a prenderlo per i fondelli. Vuole un potere assoluto. Lui, proprio lui, solo lui, può: cica cica bum! Nella sua cameretta col pavimento di linoleum, Michael Masi ha scritto una lista di buoni propositi lunga come un comunicato della Fia. Non appena terminato il prezioso documento l'ha riletto senza capirci una mazza. Così ha riscritto di nuovo ma ancora una volta, nisba. In questo stato versa ormai da un mese abbondante dopo aver rinunciato volontariamente a mangiare il panettone a Natale. Possiamo dire di tutto sul Masi ma una cosa è certa: l'impegno ce lo mette, povero sacramento. Ed è un po' questo il punto. Quindi, chi più, chi meno, siamo a registro. In attesa degli eventi, buon anno. A tutti voi. Loro, quelli lì dei Grand Prix, mi sembrano più o meno a posto. Auguri. ●

di Mario Donnini

La vera **novità 2022** è il presidente **FIA**

ALTRO CHE RIVOLUZIONE REGOLAMENTARE DELLA F.1. IL VERO, CERTO E QUASI INATTESO EVENTO TELLURICO È LA SALITA AL POTERE DI MOHAMMED BEN SULAYEM. IL QUALE SEGNA UNA TOTALE SOLUZIONE DI CONTINUITÀ OVVERO UNO STACCO DECISO RISPETTO ALLA LINEA PRECEDENTE. ANDIAMO A SCOPRIRE COME E PERCHÉ

Se a **Enzo Ferrari** avessero detto di un arabo prossimo Presidente della Fia, avrebbe risposto che era probabile come vedere uno di Spilamberto a capo della Federazione mondiale Cricket. Ma tant'è. Cosa fatta, capo ha. E pure la Fia il nuovo capo lo ha, al secolo Mohammed Ben Sulayem.
Per la verità, fine, educato all'europea, delizioso galantuomo classe '61, nativo di Dubai, già rallista di buona fama, esperto off-road e organizzatore di raid. Uno che dal punto di vista politico e geopolitico sposta eccome e non solo per origine, cultura e natali. Anzi, diciamo pure che il suo avvento potrebbe segnare una mezza rivoluzione, pur coi tempi rallentati della politica e dello spoils system, ossia il fenomeno che vede mutare tutti gli alti dirigenti di un organismo all'affermarsi di una nuova leadership. Ma andiamo con ordine.
Tanto per cominciare, non v'è negli ultimi decenni metamorfosi più grande e significativa di quella della plancia di comando dell'automobilismo sportivo. Creata nel 1904 come Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus - in italiano Associazione Internazionale degli Automobil Club Riconosciuti -, l'entità si perigliava anche di organizzare gare internazionali di automobilismo e nel 1924 dava vita a una sua filiazione specificatamente a competenza sportiva, ovvero la la Commission Sportive Internationale, in sigla CSI, per la gestione dei cosid-

detti Grand Prix e altri tipi di competizioni a livello mondiale ma soprattutto a base europea.
In poche parole, storicamente e funzionalmente, il Presidente della CSI, pur essendo in teoria un uomo molto potente e dalle attribuzioni significative, per decenni è stato un quieto notaio, spesso un augusto e misurato nobiluomo, puntualmente lontano da riflettori, politiche e polemiche.
In effetti dei Presidenti reggenti René de Knyff (1922-1946), Augustin Perouse (1946-1961), Maurice Baumgartner (1961-1970) e del principe Paul Alfons von Metternich-Winneburg (1970-1976) nessuno ne ha mai sentito parlare per qualcosa che non fosse un gala, una premiazione o una sontuosa sbicchierata.
Si trattava perlopiù di una carica onorifica e di raccordo tra federazioni nazionali e grandi costruttori, una figura d'alto e specchiato garante che di fatto tanto valeva ma poco voleva e pochissimo spostava. Ai tempi, per dire, contava molto di più il barone Huschke von Hanstein, uomo Porsche e potente esponente nella federazione nazionale, che non il capo dei capi della CSI, ecco.
Tanto che nel 1978, quando scoppiano le grane delle wing-car Lotus, delle minigonne e del ventilatore sulla Brabham, più la morte di Peterson e la squalifica di Patrese al Glen, nessuno fa caso che a capo della CSI v'è l'oscuro e onestissimo belga Pierre Ugeux. Costui per gran parte dell'anno mediaticamente tace, manco mai appare e alla fine se ne va, lasciando la scena al leader della Federazione francese, Jean-Marie Balestre, che darà il via a un cambiamento epocale, tellurico e autocratico che muterà per sempre la storia delle corse e del potere nelle stesse.
Ecco, da fine 1978 in poi stare su quella poltrona conta eccome e permette di cambiare le cose. Tanto che lo stesso Balestre ritiene la CSI organo ormai vecchio e stracco, rimodellandolo a sua immagine e ribattezzandolo FISA, ovvero Federazione Internazionale dello Sport automobilistico.
E questo è niente: da qui dà la scalata e nel 1985 sostituisce il Principe di Metternich al vertice supremo della FIA.
Bingo. Balestre in F.1, nell'endurance e nello sport conta eccome. Entra in guerra con Ecclestone, con le entità dello sport Usa, su tutte Imsa e Cart, tendenti a far come gli pare, coalizza in F.1 i grandi costruttori, Ferrari e Renault per primi, a suo favore, osteggia la Foca di Bernie e degli inglesi e dà vita al Patto della Concordia, al Gruppo C e alla formula consumo sia nell'endurance che in F.1, letteralmente cambiando faccia al Motorsport in coniugazione automobilistica. Anche se in realtà chi tiene le fila dei processi economici nei Gp resta Bernie Ecclestone.
Bernie e Balestre, sì, loro. La vera guerra di potere alla fine la vince Mister E, silurando il rivale e facendo eleggere nel 1991 Max Mosley, già socio March e avvocato di fiducia di Bernie, a Presidente della Fisa e poco dopo della Fia, unificando le cariche e di fatto sciogliendo la Fisa stessa, con Bernie nuovo vicepresidente federale, in camiciola bianca.
Attenzione, adesso, perché la faccenda si fa interessante davvero. Dal 1991 al 2009 Max e Bernie discutono spesso in pubblico, ma più che altro fanno finta, perché mediamente vanno d'accordo eccome.

I TANTI VOLTI DEL POTERE

Il nuovo Presidente Fia Mohammed Ben Sulayem in compagnia del Presidente uscente Jean Todt e del già vice-Presidente Bernie Ecclestone, ovvero il potere sportivo di ieri, oggi e domani, con modulazioni ancora tutte da scoprire

Fanno fuori l'endurance e il relativo mondiale, creano lo sport dell'auto formulaunocentrico e trasformano i Gran Premi nella più grande fabbrica di dollari a base sportiva mai vista su scala mondiale.
Il giochino finisce quando Mosley viene coinvolto in uno scandalo a luci rosse, derivato da una vendetta per un mancato affare nel cedimento dei diritti mediatici e non solo della F.1, con Max che viene messo alle strette e, di fatto, costretto a mollare la poltrona, dopo quasi vent'anni. A chi? A Jean Todt, in quel momento reduce da un'uscita non amichevolessima dalla Ferrari. A questo punto è carino fare due più due: Mosley ha sempre ritenuto la Ferrari una sua non alleata, anzi, un soggetto che ha contribuito alla sua fine politica e, del tutto casualmente, pensa te, dà l'endorsement a Jean Todt, ovvero a chi dalla Rossa s'era da poco accomiatato appunto non del tutto felicemente.
In altre parole, tra Mosley e Todt non è lecito ravvisare omogeneità politica, questo no, però tra i due non v'è vera soluzione di continuità, anche se Jean Todt medesimo negli anni si dimostrerà poi libero, autonomo e capace di portare avanti punti e passi politico-amministrativi fortissimi, come la rinascita del Wec, la nascita della Formula E, l'ibridizzazione della F.1 e del Wrc e la virata globale verso la sostenibilità, più la campagna mondiale in nome della sicurezza stradale.
Ma il punto della faccenda è un altro. Con l'arrivo di Mohammed Ben Sulayem tante cose potrebbero cambiare. Primo, perché Ben Sulayem ha sconfitto alle elezioni Graham Stoker, che era la filiazione diretta e l'erede politico in pectore di Todt. Secondo, perché l'arabo rappresenta per la prima volta dal 1991 a oggi un personaggio di spicco che si pone in linea di rottura e non di continuità con la linea direttiva precedente. Non solo. Ben Sulayem incarna la figura del colto e squisito alieno alle stanze del potere, rispetto al passato. Cioè, mai visto uno così in un ruolo così.
Perché è arabo, certo, ma anche poiché filosoficamente è e resta pilota, organizzatore, uomo di rally e di raid ancor più e in forma diversa da quando e di quanto lo fosse lo stesso Todt quando arrivò al vertice della Federazione, nell'ottobre 2009.
Poi c'è dell'altro. Ben Sulayem è amico di Bernie Ecclestone molto più di quanto non lo fosse Jean Todt, tanto che alla sua elezione s'è subito deliziato di proporre come vice-presidente per lo sport Fabiana Flosi, ovvero la moglie di Ecclestone
Sulayem naturalmente ha subito specificato che il nome di Fabiana è emerso per il suo lavoro svolto in Brasile e non per qualsiasi legame col marito. Bene. Ma andiamo avanti. I dati certi sono altri.
L'avvento di Sulayem segna una svolta epocale. Lo abbiamo visto nel dettaglio, anzitutto non ponendosi in successione lineare coi precedenti tedofori della fiaccola del potere sportivo legato al mondo dell'Automobile da corsa e oltre. La sua estrazione, la sua cultura, la sua sensibilità, lo rendono elemento del tutto inedito e capace d'intraprendere direzioni fino a poco fa inattese. Vedremo e scopriremo con interessata curiosità quali. Intanto, buon lavoro.
As-salamu alaykum, Presidente.

Il nuovo mondo

IL NUOVO PRESIDENTE DELLA FIA MOHAMMED BEN SULAYEM GUARDA AL FUTURO «*LA PROSSIMA STAGIONE DI F.1 SARÀ MOLTO INTERESSANTE ED HAMILTON CI SARÀ*»

di Maria Guidotti

INIZIA L'ERA BEN SULAYEM
Dallo scorso 17 dicembre 2021, Mohammed Ben Sulayem è il nuovo presidente della FIA. Pochi giorni prima della sua elezione ha assistito all'ultimo Gp del Mondiale di F.1ad Abu Dhabi, chiuso con la vittoria di Verstappen al primo titolo iridato in carriera e travolto dalle polemiche per un finale fortemente contestato dalla Mercedes

Mohammed Ben Sulayem è stato accolto al bivacco di Ha 'Il con tutti gli onori del caso. Palco in un setting hollywoodiano con le palme e le montagne sullo sfondo e una passarella di tutti i concorrenti al via: oltre 500 veicoli tra la gara e la Dakar Classic e un totale di 1065 concorrenti. Un record. Il nuovo presidente della FIA è andato in Arabia Saudita per presenziare all'avvio del Mondiale Rally Raid che si apre con la Dakar. Lo sceicco del Dubai, 60 anni, imprenditore, apprezzato pilota di rally e ideatore e organizzatore del Rally Raid Abu Dhabi Desert Challenge, ha scelto l'appuntamento organizzato dalla ASO per la sua prima apparizione pubblica dopo la recente elezione al posto dell'uscente Jean Todt.
Perfettamente a suo agio tra i piloti, spesso ex colleghi come lo spagnolo Carlos Sainz, 59 anni, due volte Campione del Mondo Rally nel 1990 e nel 1992, e vincitore di ben tre edizioni del Rally Dakar, Ben Sulayem ha spiegato quale sarà il suo impegno per far crescere il campionato Rally Raid che per la prima volta vedrà la ASO, Amaury Sport Organization, gli organizzatori della Dakar anche nella veste di promotori dell'intero campionato. Non è mancata l'occasione di parlare di Formula Uno dopo le polemiche di Abu Dhabi.

LE REGOLE DEVONO ESSERE MIGLIORATE SEMPRE. CON O SENZA INCIDENTI. ERO AD ABU DHABI. SENZA PRESSIONE STIAMO STUDIANDO TUTTI I DATI. SE CI SONO DELLE MIGLIORIE DA FARE LE FAREMO

MOHAMMED BEN SULAYEM

Mettere ordine, innovare e stare al passo con i tempi. Mohammed Ben Sulayem ha le idee chiare. L'avvento di uno sceicco arabo a capo della Federazione Internazionale dell'Automobile è destinato ad aprire nuovi scenari sia di natura geopolitica che sportiva. Sembra in qualche modo inevitabile uno spostamento dell'asse del potere dal Vecchio Continente verso Oriente e verso il mondo. Si attendono grandi cambiamenti strategici e sarà interessante capire quale sarà il ruolo del 14 volte vincitore del campionato rally del Middle East in questa grande fase di transizione verso un motorsport più sostenibile, a livello di benzine, ma anche a livello normativo.

- Alla sua prima apparizione da Presidente su un evento sportivo, che importanza ricopre la Dakar nel panorama mondiale?

«Questo rally è un evento molto importante per il motorsport. Questa edizione segna l'inizio di una nuova era nel panorama mondiale Rally Raid. Mi ci sono voluti trenta anni per trovare un promotore per il Campionato del Mondo Rally Raid. Adesso quasi tutti i costruttori hanno modelli 4x4, qualcosa che nessuno avrebbe immaginato prima. Anche BMW o Porsche hanno questo tipo di auto. Il rally-raid ha un grande futuro e desidero dare il mio massimo sostegno come presidente ed ex pilota».

- Ha già avuto modo di salutare grandi campioni e ex colleghi come Carlos Sainz.

«Con Carlos si conosciamo da quarant'anni, dai tempi in Toyota e Ford. È un grande pilota, una persona molto calcolatrice, sempre vigile, non abbassa mai la guardia. Un combattente. Ricordo la prima volta che ho incontrato Carlos Sainz negli Emirati. Mi chiedeva un consiglio su come affrontare al meglio le dune. Ha imparato bene. Corre ancora, a dimostrazione che, a differenza di tante altre discipline motoristiche, la carriera può essere veramente molto lunga. In Formula Uno si inizia da giovani, ma nei rally si può andare oltre. Spesso si inizia nel WRC per poi continuare nei rally-raid».

- Alla terza edizione in Arabia Saudita, quando la Dakar tornerà itinerante, con una partenza o un arrivo per esempio negli Emirati?

«La Dakar è la Dakar. Sono gli organizzatori a definire il percorso, a negoziare con i Paesi. C'è un accordo tra la ASO e l'Arabia Saudita. Io guardo piuttosto avanti e in particolare al Campionato del Mondo Rally Raid che per la prima volta ha nella Dakar il round inaugurale».

- Da Presidente FIA, e prima ancora da pilota, quali i cambiamenti che vorrebbe apportare?

«Essere un pilota di rally ha modellato la mia vita. È più di una passione. Se sono qui oggi è anche grazie a questo capitolo della mia vita. Come organizzatore, prima, e in qualità di Presidente, adesso, ho il dovere di far crescere questa disciplina».

- Ci può fare qualche esempio?

«Prima di tutto la diversity, intesa come offrire a tutti la possibilità di accedere al motorsport, e poi dobbiamo pensare agli amatori, a quello che loro vogliono veramente, perché sono l'anima di questo sport. Penso ad una categoria intermedia, anche a livello di veicoli, per dare ai più talentuosi la possibilità di accedere senza per forza disporre di un budget importante . E poi il regolamento. Come pilota non lo capivo. Come organizzatore e in qualità di Presidente ho il dovere di far crescere questa disciplina».

- È stato fatto tanto a livello di regolamento, anche per ridurre lo svantaggio tra le 4x4 e i buggy 2 ruote motrici. Questo è solo l'inizio?

«In generale il regolamento deve essere analizzato perché non possiamo attenerci a certe regole che non sono vantaggiose o, a volte, esagerate. Penso che sia meglio fare un passo indietro e rendere le regole più flessibili nel rispetto della sicurezza che resta prioritaria. Questo è un punto importante per il futuro, anche se sarà una sfida. Poi bisognerà vedere il risultato».

- L'accenno al regolamento porta inevitabilmente alla Formula Uno, terminata ad Abu Dhabi tra enormi polemiche.

«È mio dovere studiare attentamente quanto è successo nel round finale. La Formula Uno e lo sport in generale hanno delle dinamiche e anche noi dobbiamo essere dinamici. Il motorsport si evolve così velocemente che dobbiamo essere attivi e pro-attivi. Le regole devono essere migliorate sempre. Con o senza incidenti. Ero ad Abu Dhabi. Senza pressione alcuna stiamo studiando tutti i dati. Se ci sono delle migliorie da fare, le faremo. L'ho detto sin dall'inizio.

Quello dei regolamenti non è il libro di Dio. È fatto da esseri umani, quindi può essere corretto e migliorato. Poi ci sono le regole e devono essere rispettate».

- Come la mancata partecipazione di Lewis Hamilton al Galà della FIA?

«*A Lewis ho inviato un messaggio, non credo sia ancora pronto al cento per cento per parlare di quello che è successo. Da pilota lo posso capire, per il resto preferisco studiare tutti i dati. Non vogliamo sanzionare un pilota o un team, ma dobbiamo far rispettare le regole*».

- È preoccupato sulle speculazioni secondo le quali Hamilton potrebbe non essere al via della stagione 2022?

«*Avete sentito Lewis dire che vuole ritirarsi? No. Io sono fiducioso, molto fiducioso, sul fatto che ci sarà, è una parte fondamentale del nostro sport. Con i suoi successi. La lotta con Verstappen, sicuro la stagione di Formula Uno 2022 sarà molto interessante*».

- Tornando a parlare di Dakar, Audi ha debuttato con la RS Q E-tron. Il futuro sarò elettrico o piuttosto ibrido?

«*Sostenibilità è il futuro del Motorsport. Le corse elettriche sono ancora una grande sfida, come vediamo sulla Dakar con Audi. Le compagnie stanno lavorando sodo con le Case. Siamo in un momento di transizione. Credo che la direzione sia quella dei motori ibridi e delle benzine sostenibili. Questo ad oggi e nel prossimo futuro, perché la tecnologia delle batterie, e non solo, evolve molto velocemente*».

- Arriva l'ibrido anche nel Mondiale Rally già da Montecarlo. Quanto è importante questa nuova direzione?

«*È l'inizio di una nuova era, siamo molto ottimisti e soddisfatti dello spirito e dei risultati che stiamo vedendo anche da parte delle Case. Certo, stiamo affrontando anni di grandi cambiamenti che possiamo superare insieme alle squadre. Ci aspettano grandi sfide e questa nuova FIA ha una grande passione per i motori. Dobbiamo avere carburanti sostenibili, non contemplo il futuro del motorsport senza questi*».

- Infine le piacerebbe provare l'Audi di Carlos Sainz?

«Perché no?». ●

Mick promosso terzo uomo della Ferrari

LO HA UFFICIALIZZATO BINOTTO, DANDO QUINDI RICONOSCIMENTO ALLA MATURAZIONE IN ATTO DI SCHUMACHER JUNIOR, DOPO LA SUA PRIMA ANNATA IN F.1 IN HAAS, CON DUE INGRESSI IN Q2

di **Alessandro Gargantini**

La notizia, inattesa, l'ha data Mattia Binotto in occasione della chiacchierata coi media di fine anno. Mick Schumacher, insieme ad Antonio Giovinazzi, nel 2022 sarà terzo pilota della Casa del Cavallino. E anche se la strada da compiere per il tedeschino prima di conquistarsi il ruolo di prima guida per la Scuderia Ferrari è ancora lunga e costellata da prove da superare, non c'è dubbio che questo sia un importante passo per l'avvicinamento alla meta di ogni pilota. Se poi si parla del figlio del sette volte iridato, ecco che il corso del destino appare ancora più univoco e accelerato. Ma cos'ha fatto Mick l'anno scorso per meritarsi questa promozione? Zero punti, una stagione non priva di scivoloni a fondo gruppo, con Mazepin come unico avversario vero, dato il precario stato di forma della V-21, e con lo staff tecnico del Team Haas concentrato al cento per cento sul progetto riguardante la sua erede, che si attenda porti ad una netta inversione di tendenza per la squadra di Kannapolis in occasione dell'introduzione del nuovo regolamento tecnico. Seppur lontano dai riflettori delle luci che inquadravano la lotta nelle posizioni che contano, la stella di Mick Schumacher è comunque riuscita a brillare e farsi notare. A complimentarsi con il figlio d'arte tedesco è stato in primis un quattro volte iridato come Vettel, che ha elogiato l'impegno di Mick, "quasi sempre il primo ad arrivare nel paddock e l'ultimo a lasciarlo" augurandosi che il giovane connazionale quest'anno possa avere a disposizione una macchina più competitiva. L'esordiente pilota di Günther Steiner è riuscito a mettere d'accordo il pluri-iridato pilota dell'Aston Martin con Mattia Binotto che, come il suo ex-pilota, ha valutato positivamente la stagione di Schumacher e preso la decisione di promuoverlo.

Debutto lontano da troppa pressione al team Haas

In molti non hanno però dato la corretta chiave di lettura alla stagione appena conclusa dal tedesco all'interno del Team Haas e alla validità della scelta di puntare su un team che lo scorso inverno aveva deciso di dedicarsi soprattutto alla crescita dei suoi piloti e non sviluppare la monoposto impegnata nel mondiale 2021, dedicandosi al modello successivo, decisione ancor più giustificata se si considera che la presenza di due debuttanti in squadra non avrebbe consentito, se non altro nella prima fase del mondiale, di giocarsela ad armi pari con le dirette avversarie. Si tratta di due scelte comunicate dalla squadra all'inizio della passata stagione che hanno chiaramente tolto pressione ai piloti, liberati dall'assillo di andare alla ricerca di un risultato immediato e messi nelle condizioni di concentrarsi su un programma di crescita a medio termine. Si è così creato un contesto ideale a crescere per un ragazzo come Mick, dotato di indiscutibile potenziale, come certificato dai successi in F2 e F3, ma che ha sempre necessitato un minimo tempo di adeguamento dopo un salto di categoria. Prima imparare, poi colpire, sembra essere il mantra del Günther Steiner, che quest'anno ha sempre superato il team mate Mazepin in qualifica e, per due volte, ha conquistato il Q2 in qualifica. A Le Castellet, quando è stato proprio un'uscita del tedesco a cristallizzare l'ordine delle qualifiche e in Turchia, quando Schumacher ha colto la settima fila su pista bagnata, distanziando di un abisso il compagno di squadra russo. Si tratta di segnali importanti, che vanno ben oltre il punteggio dello scorso mondiale.

QUELLA PANCHINA CHE FA SOGNARE
Mick Schumacher per ora si gode l'ingresso sulla panchina rossa, al termine della sua prima stagione in F.1, che gli è servita per fare esperienza, mostrando qualche buono sprazzo

Ora terza guida in rosso

La Ferrari ha seguito con molta attenzione il debutto di Mick, prodotto della FDA, e ha deciso di promuoverlo già al termine della sua prima apparizione nel mondiale: nel 2022 l'ex rookie tedesco avrà un doppio impegno. In aggiunta al ruolo di prima guida nel Team Haas F.1, Mick sarà terzo pilota della Casa di Maranello in undici Gran Premi, quelli nei quali Antonio Giovinazzi non sarà disponibile a causa del suo impegno nella Formula E. Potenzialmente, già quest'anno, potremmo dunque rivedere uno Schumacher al volante di una monoposto della Scuderia Ferrari. In tempo di Covid, tutte le squadre stanno prevedendo con largo anticipo gli scenari che potrebbero verificarsi nella malaugurata ipotesi che un pilota si positivizzi e serva individuarne in tempi rapidissimi il sostituto. Si tratta di un piano di continuità al quale tutte le squadre prestano un'attenzione crescente visto che c'è una maggiore possibilità, rispetto al passato, che un titolare debba prendersi almeno un turno di pausa. A prescindere dal ruolo di jolly nel 2022, per avere concrete chances di essere considerato in futuro nelle scelte legate alla definizione del line-up titolare, il pilota tedesco dovrà proseguire nella sua crescita e risalire la classifica con una monoposto che ci si augura che nel prossimo mondiale possa essere maggiormente competitiva.

Solo così, lo storico binomio Schumacher-Ferrari potrebbe ricomporsi in futuro. Nel presente, le sorti della Rossa non possono che dipendere dal duo Leclerc-Sainz, che rientrano certamente tra le migliori e meglio assortite coppie del mondiale.

Alle spalle di un line-up solidissimo

Mentre Leclerc è legato alla Casa del Cavallino da un contratto che va oltre il 2022, al termine della prossima stagione scadrà l'accordo che unisce Sainz alla squadra più prestigiosa del mondiale. Nel campionato concluso lo scorso dicembre a Yas Marina, il madrileno ha mandato in archivio un mondiale nel quale il suo livello di performance, così come il punteggio, non è stato certamente inferiore se paragonato a quello di Leclerc. Sainz non ha assolutamente deluso le attese e ne è la diretta conseguenza il fatto che le parti stiano valutando le opzioni di rinnovo, con un possibile ritocco verso l'alto del compenso dello spagnolo. Nel 2021 Sainz si è fatto valere in termini di consistenza e velocità, mentre Leclerc ha confermato di non aver perso il suo spunto. Entrambi hanno equamente contribuito al raggiungimento del ruolo di terza forza della Scuderia Ferrari nel mondiale Costruttori, nel quale la Casa di Maranello ha distanziato di ben 48,5 lunghezze la McLaren. Alla Rossa è mancata per la seconda stagione consecutiva la vittoria, proprio come accaduto tra il 1991 e 1993, nonostante siano arrivate con Leclerc due pole position ed il monegasco abbia parecchi rimpianti sulle occasioni perse a Monte Carlo e Budapest. Ma se, sulla pista di casa, il problema al mozzo che ha precluso a Leclerc la possibilità di presentarsi sulla griglia di partenza potrebbe essere stato indirettamente causato dal crash, seppur dal lato opposto, in qualifica, in Ungheria è stato un tamponamento di Stroll a impedire al ferrarista di prendere la scia di Ocon al secondo posto e giocarsi la vittoria del Gran Premio con il pilota di Evreux.

LA HAAS VISSUTA COME PALESTRA
Mick con la Haas, sopra, ha sfruttato l'occasione per conoscere la Formula Uno dal di dentro, senza soverchie pressioni. Nell'altra pagina, eccolo col suo futuro "capitano" Charles Leclerc, punta di lancia della Ferrari

2022 snodo importante

L'annuncio di Binotto avvicina certamente Mick Schumacher alla Casa del Cavallino, ma per quel che concerne le reali opportunità che il tedesco trovi spazio nel line-up titolare della squadra diretta da Mattia Binotto, tanto dipenderà dalle capacità di Mick di crescere e convincere ulteriormente nel mondiale che scatterà a metà marzo a Sakhir. In questo momento, se ci fosse un'immediata opportunità di sostituire un titolare, Giovinazzi offrirebbe maggiori garanzie, considerando la velocità e l'esperienza del pugliese. A fine anno stagione 2022, invece, il fatto di aver corso su una monoposto di nuova generazione potrebbe giocare a favore del tedesco in ottica futura. L'entrata in vigore del nuovo regolamento tecnico e l'utilizzo di mo-

noposto profondamente diverse rispetto al 2021 potrebbe influire sul rendimento di alcuni piloti e contribuire alla valorizzazione di altri. La seconda stagione per Mick Schumacher è sempre stata quella della svolta, quella nella quale ha messo sul campo un cambio di passo sorprendente da consentirgli sia nella seconda che nella terza serie di mettere le mani sul titolo. Un mondiale 2022 disputato su buoni livelli potrebbe creare le condizioni per Mick di diventare il riferimento nel suo team in ottica 2023 o passare all'Alfa Romeo Racing, qualora nell'anno prossimo il team diretto da Frederic Vasseur si rivelasse più competitivo del Team Haas F.1. Quel che è certo, è che per la carriera di Schumacher il 2022 sarà uno snodo molto importante. Nel 2017 la FDA ha accolto il figlio di Michael Schumacher nel suo programma ed è stata premiata con la conquista di due titoli. Per la nuova stagione la Casa del Cavallino si auspica che la sua squadra di Kannapolis si avvicini a centro gruppo e Mick abbia maggiori chances di mostrare le sue qualità. Il Team Haas F.1 ha sviluppato l'auto 2022 più a lungo di qualsiasi altra squadra, con l'obiettivo di scalare la classifica. Se questo porterà ad un'ulteriore valorizzazione di Mick Schumacher ed il suo passaggio ad team più competitivo, il team Haas ha a sua disposizione la soluzione Shwartzman, che offre maggiori garanzie rispetto a Pietro Fittipaldi.

Back-up con Giovinazzi del duo titolare

Schumacher condivide il ruolo di pilota sostituto con Antonio Giovinazzi. L'ex pilota dell'Alfa Sauber gareggerà in Formula E il prossimo anno e sarà quindi disponibile solo come sostituto della Ferrari in dodici Gran Premi. Giovinazzi avrà anche in carico il lavoro al simulatore. «*A differenza di Mick, Antonio non ha l'opportunità di guidare effettivamente le vetture 2022*», ha spiegato Mattia Binotto nell'incontro con i media esteri. La promozione di Schumacher a terzo pilota della Rossa è un passo logico nella sua carriera: «*Lo scopo della FDA è quello di formare giovani piloti per diventare piloti di Formula Uno. Mick si è comportato bene nel suo primo anno e, nelle ultime gare, si è avvicinato sempre di più al resto del gruppo. Dal momento che il Team Haas non ha sviluppato la sua macchina, questo è per me un segno di come Mick è cresciuto come pilota*». Il line-up attuale al momento è granitico, Leclerc e Sainz si completano e si spingono a vicenda e non ci sono motivi per non credere che presto Sainz dia notizia del rinnovo. Lo scorso mondiale non può che confermare la bontà della scelta di puntare sul madrileno al fianco di Leclerc. Con l'esperienza e le qualità di Giovinazzi, la Rossa ha attualmente un ottimo terzo pilota di riferimento. In ottica futura, certamente Mick viene seguito con molta attenzione, e la scelta di portarselo più vicino lo conferma. Ora spetta a lui mostrare di poter ambire a compiere, quando ci sarà l'opportunità, il passo successivo e prendersi la Rossa. ●

SCHUBERTH
VERSTAPPEN.COM
33
44
CROWDSTRIKE
MONSTER ENERGY
EPSON
PETRONAS
Red Bull
HONDA
Mobil 1

Wonder boys forti al Max

HAMILTON E VERSTAPPEN, LE DUE MERAVIGLIE DELLA FORMULA UNO, DANNO VITA A UN'ANNATA MEMORABILE CON UNA SFIDA CHE SI CHIUDE ALL'ULTIMA CURVA, PREMIANDO L'OLANDESE

di **Matteo Novembrini**

F.1 2021 – Il romanzo

Straordinario, irresistibile. La dimensione di questo mondiale ce la darà il tempo. Oggi possiamo solo immaginare cosa diremo, di questo 2021, tra dieci, venti o trent'anni. Di un anno emotivamente intenso e storicamente importante, quale simbolo di un passaggio di consegne. Definitivo o momentaneo ce lo dirà solo il prossimo futuro, quello che ci apprestiamo a vivere con macchine, regole e, forse, protagonisti diversi. O forse no, forse ci saranno ancora loro, Max Verstappen e Lewis Hamilton. Protagonisti assoluti, nel bene e nel male: dagli scontri, ai sorpassi, al confronto sulla velocità pura che, in barba alla mini gara, ci ha saputo regalare qualifiche vibranti nel corso dell'anno. Inutile farla tanto lunga, veder correre Max e Lewis, uno contro l'altro, è stato un piacere che ci ha fatto esaltare, divertire, emozionare. Questo mondiale 2021 invecchierà, come tutte le cose soggette al tempo, ma senza sbiadire. Perché è stato troppo profondo per non essere ricordato.

1 – Gp Bahrain

Il bello è che sarebbe un mondiale pieno di storie, se solo non ci fossero quei due là davanti. A rubare la scena ad una carovana di personaggi in cerca d'autore, ad una serie di spunti che riempiono la griglia di partenza rendendo la stagione 2021 più di un'annata semplicemente transitoria. Neppure per la Ferrari: la realtà per Leclerc e Sainz parla di 6° e 8° posto, ma a Carlos sembra di essere comunque nel paese dei balocchi; disse no al proprio sangue rinnegando i rally per la F.1 sognando Alonso, l'idolo al rientro dopo due anni; e alla prima in Bahrain fa un certo effetto rivedere in griglia non solo il cognome Alonso ma pure quello di Schumacher, con l'abbreviazione in grafica di "MSC" che è un colpo al cuore. Questa è la favola di Mick, relegato in fondo con una Haas priva di ambizioni ma già contenta di esserci: per lui la prima gara della vita ha in serbo un testacoda ed un 16° posto, comunque meglio del compagno di squadra Mazepin, a muro dopo nemmeno tre curve. L'altro deb è l'uragano Tsunoda, giapponesimo spavaldo e apparentemente veloce che alla prima gara non esita a fare a ruotate con Alonso e Raikkonen, gente che debuttava in F.1 quando lui aveva appena nove mesi, ed anche con Sebastian Vettel, l'altra storia insieme al rientro in veste ufficiale del marchio Aston Martin. Solo che sebbene i temi siano tanti, Verstappen ed Hamilton richiedono per sé tutte le attenzioni: si parte subito forte con un duello corpo a corpo deciso dai famigerati track limits, con Max che nel finale prima passa e poi deve restituire la posizione ad un Hamilton che la posizione se la terrà fino alla bandiera a scacchi. Ma è un grande, rumoroso segnale: la Mercedes non può più permettersi di fare ciò che vuole.

LEWIS ABDICA CON SPORTIVITÀ

Dopo una strenua lotta dal primo all'ultimo Gran Premio, Lewis Hamilton è stato costretto a cedere lo scettro iridato al giovane sfidante Max Verstappen, pur mostrando tutta la sportività possibile...

***2 – Gp Emilia Romagna e del Made in Italy**

Di esserci anche lui, Max a Lewis lo spiega sotto l'acqua di Imola, quando al Tamburello lo accompagna senza riverenze dopo una partenza super, cancellando in pochi istanti una qualifica non impeccabile. Tra Verstappen ed Hamilton è gara a due in una domenica che di emozioni ne regala parecchie: la più grande quella della Tosa, quando Hammer, nel tentativo di inseguire, va dritto sbattendo con l'ala anteriore; sarebbe un disastro per la sua gara, ma a dargli una mano, paradossalmente, i compagni di squadra del presente e del futuro, ovvero Bottas e Russell. I due si toccano in prossimità del Tamburello e finiscono dritti in barriera, con reciproci gesti di stima (eufemismo) ad incidente concluso; più di chi sia la colpa, la vera domanda è cosa ci facesse Valtteri in lotta con George, considerando le qualità di W12 ed FW43B. La risposta è che Valtteri è in preda ad una crisi d'identità: situazione in parte condivisa con Perez, che in due gare ha già capito cosa significhi doversi confrontare a parità di macchina con uno come Verstappen. Comunque, la bandiera rossa dà una grossa mano a Lewis, che ringrazia e riparte per risalire fino al 2° posto, passando in tromba tutti quanti, compreso Norris, stupendo 3° alla fine; per la Ferrari invece c'è il rammarico di una bandiera rossa senza la quale quasi sicuramente sarebbe arrivato un podio, anziché il 4° e 5° posto finale con Leclerc e Sainz. Ma considerando cosa fosse stato il 2020, è già qualcosa.

3 – Gp Portogallo

A Portimao i giri previsti sono 66, ma di fatto il Gp del Portogallo si chiude dopo una ventina di passaggi. Tanti ne bastano a Lewis Hamilton per prendersi il secondo successo stagionale in una domenica che per lui la si può riassumere così: qualche giro di studio, poi rottura degli indugi, attacco e sorpasso. Le vittime sono Verstappen e Bottas, che nell'Algarve non hanno armi per contrastare l'inglese: Max ci prova passando alla ripartenza dopo la safety car iniziale, ma è una speranza che dura troppo poco; lo stesso vale per Bottas, che nonostante la bella pole del sabato alla domenica è ancora una volta troppo timido nel duello corpo a corpo, con Lewis che lo passa per non farsi riprendere più. La Red Bull fa quel che può mettendo Max nelle condizioni di prendersi il 2° posto, il massimo in una giornata senza possibilità di vittoria. Sul podio ci vanno loro tre e c'è spazio per le statistiche: con quello di Portimao Hamilton, Verstappen e Bottas si spartiscono i primi tre posti per la 15° volta, diventando il trio più ricorrente di sempre a salire sul podio. Un podio che al momento resta precluso ad una Ferrari che in Portogallo si riscopre fragile, causa una difficoltà di gestione della gomma ereditata dalla SF.1000, mai a suo agio in certe condizioni; e così Sainz affonda mentre Leclerc è 6°. Per il resto, il premio fotografia di giornata lo vince Kimi Raikkonen, che fa scintille: al primo giro si distrae e centra in pieno Giovinazzi, ritirandosi subito.

4 – Gp Spagna

Quando Verstappen sa di avere poche possibilità lo vedi immediatamente: e basta guardare l'aggressività della prima curva per comprendere che al Montmelò, Max, si sentisse battuto in partenza. Il via era l'unico modo per darsi una possibilità di contrastare una Mercedes dalla supremazia ritrovata, almeno nella trasferta sulla penisola iberica; e infatti Lewis vince lo stesso, mettendo in atto una strategia perfetta con due soste: nonostante i 22" di ritardo dopo l'ultima fermata, con gomme decisamente più fresche è quasi un gioco da ragazzi riprendere Max e passarlo. In un certo senso, la Spagna ricorda vecchie sensazioni: una Mercedes dominante, un Hamilton che gioca con i record (100° pole artigliata al sabato) ed un Verstappen che, nonostante gli applausi, contento non è. Contento non è neppure Antonio Giovinazzi, che vede un'altra gara rovinata per colpa di un errore al muretto, che lo chiama ai box al momento sbagliato: purtroppo per lui, è la seconda volta in quattro gare che capita un errore e non sarà l'ultimo. Prima del 4° posto finale inoltre la cronaca concede istanti di gloria a Charles Leclerc, che con una partenza a razzo si prende il lusso di tenersi dietro una Mercedes, quella di Bottas, prima di fare i conti con una realtà che la Ferrari preferisce affrontare impostando la strategia sulla McLaren piuttosto che sulla Mercedes numero 77. Il duello, infatti, è con Woking, che in Spagna abbraccia gli sprazzi del vero Ricciardo, un po' più veloce per la prima volta in stagione.

LA GRANDE OCCASIONE PERDUTA A MONACO
Sopra, Leclerc a muro a fine qualifiche del Gp di Montecarlo, quando i danni subiti gli impediscono di capitalizzare la pole, dovendo saltare la gara. Nell'altra pagina, Verstappen e Hamilton ai ferri corti a Imola e, in basso, il team Mercedes che esulta per ciò che riesce a ottenere puntualmente Hamilton con una monoposto che ormai ha perso la supremazia

5 – Gp Monaco

Ogni tanto al Rischiatutto vinci, altre volte perdi. E stavolta va male all'incredulo Charles Leclerc, che continua a subire la maledizione del Gp di casa. È un fine settimana unico che la Ferrari vive in modo unico: tra le 16 del sabato, orario indicativo del botto di Leclerc (la bandiera rossa a mettere al sicuro la pole dello stesso Leclerc ottenuta nel primo tentativo) e le ore 14.30 della domenica il tifoso ferrarista vive in un misto di euforia ed agitazione che si risolve solo quando la macchina numero 16 va in pista per schierarsi in griglia; i controlli dopo l'incidente del sabato non hanno colto un problema sul lato sinistro (opposto a quello del crash) e per Charles non c'è niente da fare se non lasciare vuota la casella della pole. Così gode ancora Max Verstappen, quello per cui "a Monaco ci sono 25 punti come in tutte le altre gare", ma che poi sorride come un bambino una volta portata a casa la tappa del Principato. Anche perché per sorridere c'è tutto: una grande macchina, la vittoria ed una doppia leadership in campionato, roba rara nell'era turbo-ibrida; questo perché a Montecarlo Hamilton non si accende mai, fa fatica con la W12 ed alla fine è solo 7°, mentre Bottas resta fermo sulla piazzola dei box con un dado spanato che non consente l'estrazione di una ruota. Max a +4 su Lewis, Red Bull avanti di una lunghezza nel Costruttori: è questo il dato clamoroso del post Monaco, senza dimenticare però i sorrisi degli altri: Sainz approfitta del forfait di Charles e del ko di Bottas per prendersi il primo podio con la Ferrari, mentre un po' più indietro Vettel (5°) e Giovinazzi (10°) si prendono i primi punti del loro campionato. Felice pure Norris, 3° dopo aver umiliato Ricciardo con un doppiaggio.

6 – Gp Azerbaijan

Basta guardare la foto ricordo del podio, con Sergio Perez in mezzo a Sebastian Vettel e Pierre Gasly, per comprendere che si è trattata di una domenica da tregenda. Nella Baku che ama essere imprevedibile (cinque poleman, cinque vincitori e cinque autori del giro veloce diversi in cinque edizioni), stavolta succede più del pensabile: e così succede di tutto ma solo perché finisca “zero azero”, con questo orribile gioco di parole ad indicare che nessuno, tra Verstappen ed Hamilton, porta a casa punti dalla tappa sul Mar Caspio. Questo perché quando sembra tutto virtualmente concluso a Max esplode una gomma in pieno rettilineo mentre già assapora il successo; è un'occasione d'oro per Lewis, cui viene fornita l'opportunità di una ripartenza da fermo a tre giri dalla fine: da occasione però diventa un disastro quando Hammer va lungo alla prima curva, colpa del “magic” attivo che sposta tutto davanti il ripartitore di frenata. Via libera per Perez, in trionfo davanti a Sebastian Vettel, risorto nello spazio di due gare e protagonista a Baku come gli altri “vecchietti”, Alonso e Raikkonen, entrambi a punti: Seb torna sul podio, a Nando torna il sorriso, Kimi torna in top 10. Niente da fare, anche stavolta, per la Rossa: in qualifica Charles fa un capolavoro e regala alla SF21 la seconda ed ultima pole, mentre in gara è 4°. Di Bottas invece, nessuno ha notizie: per tutto il fine settimana non trova aderenza ed in gara è sempre lontanissimo.

7 – Gp Francia

Se è vero che un titolo mondiale è la somma di tanti piccoli eventi, è anche vero che ci sono vittorie che pesano più di altre. Soprattutto quando vinci su una pista Mercedes nel modo in cui di solito vince la Mercedes. Succede anche questo, nel mondiale 2021: di vedere le Frecce Nere sconfitte dove usualmente non ce n'è mai stato per nessuno, per un fine settimana che più di altri fa capire quanto la musica sia cambiata. Con un Verstappen in stato di grazia, la Red Bull può inventarsi una strategia a parti invertite, con Max che trionfa con una sosta in più passando Lewis alla penultima tornata; un colpo che stordisce una Mercedes apparsa fragile, insicura e con preoccupazioni insolite, battuta con le sue stesse armi. Figurarsi che pure Bottas, solitamente molto pacato ai microfoni, non nasconde il disappunto per l'errore tattico, dal momento che in gara insiste più volte su un doppio pit-stop che gli viene negato per poi sottolinearlo una volta ancora appena sceso dalla macchina. Ma di sicuro, dopo il Paul Ricard Mattia Binotto pagherebbe per avere le preoccupazioni di Toto Wolff: in Francia la Ferrari tocca il punto più basso della sua stagione, con due macchine attanagliate da problemi con la gestione delle gomme e con il passo del gambero, soprattutto nella seconda parte di gara: Sainz è 11°, Leclerc addirittura 16° in una corsa che, per la decima volta nella storia del mondiale di F.1, vede arrivare tutti al traguardo in 1042 Gp. Siamo all'inizio dell'estate ed immaginare di arrivare al 2022 pare ancora lunghissima, anche perché c'è una McLaren che, soprattutto con Norris, marcia con una regolarità pazzesca.

VERSTAPPEN PROTAGONISTA NEL BENE E NEL MALE
Nella foto grande, Max ha appena perso il Gp di Baku a causa del cedimento di uno pneumatico posteriore. A destra, eccolo invece far festa sul podio del Gp di Francia, con Hamilton e Perez. Nell'altra pagina, lo vediamo sospinto dalla marea dei suoi tifosi che lo hanno accompagnato ovunque con calore

8 – Gp Stiria

Se a Le Castellet era andata male, figurarsi cosa dicono in Mercedes dopo la prima gara a Spielberg, preoccupati soprattutto per due cose: che la RB16B in Stiria è un missile e che sulla stessa pista si correrà due volte. Sui 700 metri di altitudine del Red Bull Ring, la casa austriaca vive forse il momento migliore, da un punto di vista prestazionale, della sua stagione: la macchina funziona a meraviglia ed il motore Honda fa faville, con un sistema di gestione dell'energia da fare invidia pure alla Mercedes, con Hamilton che non si capacita di come gli avversari possano essere così forti in allungo. Colpa non solo dell'ibrido, ma pure di un concetto di macchina differente, con la W12 che paga una resistenza all'avanzamento già evidenziata dalla W11, che però aveva un margine incredibile sulla concorrenza: stavolta così non è ed infatti sul traguardo Max transita con addirittura 35" di vantaggio su un Lewis sbigottito. La Ferrari invece di distacco rimedia un giro, ma non va neanche così male: il 6° e 7°

posto rispettivamente di Sainz e Leclerc cancella la scialba prova francese su una pista poco congeniale alla SF21, che si accontenta di recuperare quattro punti alla McLaren, difesa dal solo Norris. Intanto si rivede anche Alonso, al terzo piazzamento a punti consecutivo ed ormai sempre più a suo agio con la A521: Ocon incassa e, nonostante il rinnovo, arriva ancora una volta dietro.

9 – Gp Austria

Dura immaginare una situazione molto diversa dal momento che nello spazio di una settimana c'è poco da inventarsi per tutti, Mercedes compresa: ma nella seconda tappa in Austria Max Verstappen fa ancora meglio e piazza il primo Grand Chelem della carriera, ovvero pole, vittoria, giro veloce e gara condotta in testa dall'inizio alla fine, divenendo pure il più giovane di sempre a riuscirci (record tolto a Sebastian Vettel, che ci era riuscito al Gp India 2011). In pratica, Max se la spassa dall'inizio alla fine, di fronte ad un pubblico che prova a riabbracciare la normalità: la F.1 riapre le porte in maniera totale e per i fan dell'olandese niente di meglio che godersi una passerella in solitaria. Problemi Max non ne ha, piuttosto ne ha Lewis Hamilton che con il fondo danneggiato prima dà strada a Bottas, quindi deve inchinarsi a Norris, ancora strepitoso in Austria, talmente tanto da meritarsi la benedizione del numero 44 durante la lotta: «*Che gran pilota Lando*». Quello tra i due inglesi non è l'unico confronto generazionale della giornata: a darsele ci sono anche Alonso e Russell, con Nando che strappa a George la gioia del primo punto con la Williams, ma anche lo spagnolo ci tiene a sottolineare di aver duellato con un gran pilota. Siamo nella fase calda del mercato e per il classe 1998 è una gara che serve molto, anche se i punti non arrivano: vuole a tutti i costi il sedile di un Bottas che a salvare il posto almeno ci prova, con un 2° posto buono e con una condotta di gara decisamente migliore di quella di Perez, falloso per tutto il Gp. Il confronto tra i numeri 2 è importante: la Red Bull è davanti nel Costruttori di 44 lunghezze, picco stagionale.

10 – Gp Gran Bretagna

Copse. Della serie “immagini che puoi sentire”. Uno dei punti salienti del mondiale, uno degli istanti in cui il tasso di adrenalina raggiunge l’apice. Un duello di qualche curva consegnato agli annali, quale immagine simbolo di un’estate che si incendia: Verstappen conferma l’incapacità di trattenersi di fronte alla prospettiva di un duello, Hamilton affronta il primo giro di Silverstone consapevole che, con 33 punti di ritardo, non ha più niente da perdere: va bene a Lewis e malissimo a Max, che si ritrova in barriera e poco dopo in ospedale. Polemiche a non finire, 10” di penalità per Lewis e occasione dell’anno per la Ferrari, che una settimana dopo Wembley sogna di ripetere l’impresa di far sventolare la bandiera italiana in terra inglese: Charles ci crede fino al 49° dei 52 giri in programma, poi deve arrendersi proprio sul luogo del delitto, Copse. È una domenica talmente densa di significato che per un attimo ci scordiamo che in Gran Bretagna la F.1 ha voluto una svolta storica: è il weekend in cui debutto una Sprint Qualifying che piace solo ad Alonso, l’unico col jolly delle gomme morbide, in un sabato che vede Verstappen prendersi la “pole” dopo il miglior crono di Hamilton nelle qualifiche tradizionali. È dunque un fine settimana storico ed importantissimo nell’economia del mondiale: consapevoli di essere di fronte ad un appuntamento per loro quasi decisivo (sulla W12 arriva un bel pacchetto di sviluppi) in Mercedes non lasciano niente al caso e, sfruttando orari e distanze, Hamilton al venerdì mattina è al simulatore per respingere l’attacco al potere della Red Bull. Ed è una vittoria fondamentale per credere ancora nell’ottava corona.

11- Gp Ungheria

Tutto c’è da aspettarsi in un mondiale del genere, anche andare in vacanza accompagnati dalla Marsigliese, che suona sotto il cielo plumbeo di Budapest per salutare il primo trionfo in carriera di Esteban Ocon, l’uomo risorto dopo un 2019 in panchina e capace di portare al successo il marchio Alpine. Succede di tutto all’Hungaroring, succedono talmente tante cose che se non si va per ordine si rischia di fare confusione; la partenza bagnata è resa caotica da Bottas, che sbaglia completamente la frenata e finisce addosso a Norris, il quale porta con sé le due Red Bull, mentre Stroll imita il finnico e fa lo stesso con Leclerc, jellato un’altra volta. Sergio e Valtteri sono fuori, Max ne esce con mezza macchina distrutta e rattoppata alla bell’e meglio durante la bandiera rossa. Quando si riparte, giro di ricognizione e partenza da fermo: in griglia però ci va solo il poleman Hamilton, mentre tutti gli altri, dato l’asfalto ormai asciutto, vanno dentro a mettere le slick; l’immagine di Hammer che parte da solo è un altro scatto distintivo di un mondiale senza freni. Così classifica stravolta e gara pazza: Ocon si ritrova in testa mentre nelle retrovie Hamilton rimonta come una furia; la sua corsa si arena momentaneamente dietro Alonso, che con l’orgoglio del vecchio leone ferito vende cara la pelle e propizia il successo del compagno rallentando Lewis; così trionfa Esteban davanti a Vettel, quindi Hamilton e Sainz. Purtroppo per il tedesco, arriva la squalifica causa irregolarità sulla benzina e così Hammer scala 2° con Verstappen 9°: in due gare Max ha perso 40 punti, la Red Bull ben 56 nel Costruttori. E vanno in vacanza entrambi da inseguitori.

12 – Gp Belgio

La storia la si fa in tanti modi. A volte, basta anche poco. In questo caso, sono sufficienti 3 minuti, 27 secondi e 71 millesimi. Sì, avete letto bene: è questo il tempo di svolgimento di quello che hanno chiamato Gran Premio del Belgio. Una pagina di storia a modo suo, disintegrando svariati record: gara più breve di sempre per durata (polverizzato il precedente primato del Gp Australia 1991, corso in poco meno di 25 minuti) e chilometraggio, Gp con la media oraria più bassa di sempre e primo Gp ad essere stato disputato interamente dietro la safety car. Una farsa andata in scena sotto il nubifragio di Spa, dove si attendono quasi quattro ore rispetto all’orario di partenza previsto solo per girare meno di tre

minuti e mezzo dietro alla vettura di sicurezza, prima che Michael Masi decida che può bastare. Il bello è che siccome la corsa viene dichiarata conclusa, vengono pure assegnati dei punti, pur se dimezzati: e così vince Verstappen davanti, udite udite, a George Russell, ufficialmente al primo podio della carriera. Terzo Hamilton, che perde 5 punti in classifica nel modo più impensabile possibile. Una sorta di premio per una qualifica disputatasi in condizioni precarie, dove il vero capolavoro era stato di Russell, capace di far volare sul bagnato una Williams assettata per l'acqua: ma assetto o meno, eccezionale il giro dell'inglese, capace di affrontare Eau Rouge con il solo ausilio del freno motore (senza dunque pizzicare il pedale del freno) per portare a casa un tempo strepitoso. Il vero vincitore di giornata, comunque, è il pubblico: ore ed ore sotto pioggia e vento nella speranza, vana, di veder partire una corsa comunque impossibile da disputare.

BELLA FUGA DI LECLERC A SILVERSTONE

Sopra, Alonso esulta con Ocon, vincitore per l'Alpine del Gp d'Ungheria. A sinistra, Hamilton al top a Silverstone con Leclerc, a lungo in fuga e ripreso nella seconda parte della gara. Nell'altra pagina, i tifosi orange e la safety-car in azione, peraltro molto contestata in occasione della gara-farsa in Belgio. In alto, il patatrac tra Max e Lewis a Monza, che toglie di scena entrambi

13 – Gp Olanda

In Olanda c'è talmente tanta attesa per il ritorno in calendario che il fine settimana è un carosello continuo tinto d'arancione, dove l'unico beniamino è quello che poi si rivela essere profeta in patria. La canzone "Super Max" rimbomba nell'autodromo a tutte le ore, il pubblico è in visibilio ogni volta che la 33 passa, ma lui niente: concentrato, imperturbabile, vincente. Nel rinnovato circuito di Zandvoort, tanto bello sul giro secco quanto noioso in gara date le scarse opportunità di sorpasso, Verstappen conduce sempre davanti ad Hamilton, battuto d'un soffio in prova ma sempre dietro domenica, con Max che non cade nel tranello della Mercedes, la quale spera in un Bottas meno impalpabile per rallentare la corsa dell'olandese; speranza delusa e poco altro da inventarsi per contrastare Verstappen, che vola verso il settimo centro stagionale per riprendersi pure la leadership del campionato. Per il resto, in pista accade poco altro: si registra solo il ritorno di Robert Kubica, che sabato mattina prende il posto di Kimi Raikkonen, fermato dal Covid; una fortuna meritata per il polacco ma al tempo stesso un peccato per il finnico, che pochi giorni prima aveva annunciato l'addio a fine stagione, e la cui positività gli costa il debutto in gara in Olanda e la sua ultima Monza, prossima fermata del mondiale.

14 – Gp Italia

Possibile che ogni volta che c'è una Sprint Qualifying questi due finiscano fuori? A qualcuno il pensiero sarà pur venuto, dopo aver visto la Red Bull e la Mercedes in ghiaia alla Prima Variante. Senza calcoli, senza paure, solo con la voglia di uscire davanti: ingredienti micidiali quando i due in questione sono Max Verstappen e Lewis Hamilton. Di nuovo fuori, due mesi dopo Silverstone, e di nuovo con una scia di polemiche che lascia il tempo che trova, anche se stavolta la punizione viene data a Max, da scontare al Gp di Russia. All'incontro ravvicinato del 26° giro si arriva dopo una concatenazione di eventi: nelle qualifiche tradizionali le Mercedes sono davanti con 4 decimi di margine (Bottas in pole) e pare non esserci storia, ma sabato al via della mini gara Lewis canna la partenza e si fa fregare, oltre che da Verstappen, pure dalle McLaren. La sprint race la vince Valtteri, solo che dovrà partire in fondo per la nuova Pu montata: e tutto pare sorridere a Max, davanti al via del Gp vero e proprio. Solo che domenica allo spegnimento dei semafori sbaglia anche lui, passato da Ricciardo e per poco anche da Hamilton, col quale rischia l'incidente alla Roggia; il contatto non è evitato ma solo rimandato proprio a quel 26° giro in cui Hammer esce dai box appena davanti a Verstappen, penalizzato da un pit-stop lento. Lo spaventoso patatrac (Lewis deve ringraziare l'Halo) spalanca le porte del paradiso alla McLaren, che torna a vincere dopo quasi 9 anni con il risorto Ricciardo davanti a Norris (unica doppietta dell'anno per un team), mentre Bottas, approfittando dei 5" di penalità inflitti a Perez, corona un fine settimana eccezionale con il podio dopo essere partito dal fondo. «*È stata la star del weekend*», ammette Wolff, anche se ormai è tardi: ad inizio settimana è stato comunicato che sarà George Russell a correre sulla seconda Mercedes nel 2022.

15 – Gp Russia

Se anche la soporifera Sochi sa regalare una gara da vivere tutta d'un fiato, allora vuol dire che è proprio un mondiale speciale. I campionati destinati a rimanere nell'immaginario collettivo li vedi anche da queste cose qui, da gare apparentemente già scritte che alla fine ti regalano un sussulto, un colpo di scena e soprattutto tante emozioni. Una gara da cuori impavidi è quella che Hamilton inizia con tutti i favori del pronostico, dato che Verstappen, penalizzato per Monza, sceglie insieme al team di partire dal fondo per montare una nuova power unit: dal momento che l'unità incidentata a Silverstone non è stata più recuperabile, andare in penalità era scontato, restava da decidere solo dove. Sembra un rigore a porta vuota per Lewis, data pure la pista da sempre favorevole alla Mercedes, ma Lando Norris la pensa diversamente e si prende la pole. È il prologo di una giornata in cui Lando ha tutto per giocarsi la vittoria, nonostante nelle prime fasi sia un sorprendente Sainz a prendere il comando della corsa. Tuttavia la lotta per il successo parla inglese e Lando pare potercela fare, ma arriva la pioggia, lui resta in pista e rovina tutto, mentre Lewis, pur con qualche riserva, si fida del box e taglia quota 100, nel senso che porta a 100 le vittorie in carriera. Sarebbe tutto perfetto per lui se solo Verstappen non si inventasse dei giri finali mostruosi, che lo fanno balzare al 2° posto dopo una gara non facile ma tutta all'attacco; gode anche Sainz, 3°, mentre Leclerc, rimasto in pista con le slick, compromette una corsa bellissima cominciata anche per lui dal fondo per la nuova Pu montata. Hammer di nuovo avanti in classifica, a +2.

16 – Gp Turchia

Valtteri Bottas è così, capace di andare ad intermittenza senza apparenti spiegazioni e senza continuità di logica. Ma quando è in giornata, beh, sa essere un cliente scomodo per tanti, pure per Max Verstappen. È la storia del gregario che esce fuori con il capitano il difficoltà, attardato dalla sostituzione del motore e costretto ad inventarsi una rimonta sulla pista bagnata di Istanbul. Per fortuna di Hamilton, Valtteri è in giornata sì e niente permette a Verstappen di fronteggiare il numero 77 su una pista sulla quale la W12 si esprime meglio della RB16B, verniciata di bianca e rosso in omaggio alla Honda nel giorno in cui avrebbe dovuto esserci il Gp del Giappone. Invece anziché a Suzuka si corre all'Istanbul Park, per la seconda volta consecutiva sotto l'acqua: ma è tutta un'altra faccenda rispetto all'anno prima, perché Bottas anziché in piroette stavolta si esibisce in un monologo perfetto, senza concedere occasioni ad un Max pronto ad azzannare. Si vede pure un po' di Ferrari davanti, ma solo perché Leclerc ritarda il più possibile il passaggio alle intermedie nuove, mentre Hamilton insiste più del monegasco ed alla fine non sa far meglio del 5° posto, con Max che lo scavalca di nuovo in classifica. L'unico ad azzardare la slick è Vettel, scelta che non paga; l'unico ad avere il fegato di andare fino in fondo senza soste invece è Ocon, che arriva sulle tele: come premio, il punto del 10° posto. Applausi per Sainz, 8° dopo il via in decima fila causa nuova Pu aggiornata nell'ibrido: per la Ferrari, la risalita verso il 3° posto nel Costruttori ai danni della McLaren è già cominciata.

17 – Gp Usa

Già riuscire a correre in America per Liberty Media era un successo, figurarsi la soddisfazione di vedere un Gp del genere, con Max e Lewis ravvicinati all'ultimo giro, con l'olandese disposto a prendersi tutto, compreso il Drs del doppiato Mick Schumacher negli ultimi chilometri per tenere dietro un Hamilton sconfitto su una pista che invece avrebbe dovuto premiare la Mercedes. E invece il troppo caldo di Austin rappresenta un intoppo per la W12 delle Americhe, in difficoltà con la gestione delle gomme e difficile da mettere a punto per contrastare una RB16B molto in palla in Texas. Lewis ci prova al via, rendendo vana la nona pole stagionale di Verstappen, ma il muretto diretto da Christian Horner gioca di fino con la strategia. In Mercedes posticipano entrambe le soste scommettendo sugli ultimi giri, invece la condotta di gara di Max è talmente buona che nel finale le gomme sono ancora in un buono stato per fronteggiare l'estremo assalto di un Hamilton che scivola a -12, battuto in un appuntamento che invece sarebbe stato importante vincere. Si rivede pure Perez, 3° come in Turchia, e di nuovo capace di essere una carta utile per infastidire, almeno dal punto di vista strategico, la Mercedes di Lewis. In una tappa che vive soprattutto del confronto iridato tra Hamilton e Verstappen, spazio per i vecchi ricordi con il duello tra Raikkonen ed Alonso, che si divertono a fare a ruotate in curva 1.

MAX ATTACCA E NON MOLLA
Verstappen fa centro in Messico, sopra, dopo che era stato bravo a domare Lewis anche ad Austin, nell'altra pagina, in basso. Sotto, Bottas, redivivo vittorioso in Turchia. Nell'altra pagina, a sinistra, nella foto grande, la festa della Mercedes per la centesima vittoria di Hamilton in carriera, avvenuta nel Gp di Russia

18 – Gp Città del Messico

Dei primi metri del Gp del Messico si parla per giorni, sottolineando come Bottas non sia stato proprio il massimo della scaltrezza a lasciare spazio a sinistra a Verstappen; eppure servono tanti applausi per la staccata micidiale che Max tira alla prima curva: una frenata forte, decisa e ritardata di qualche metro per sorprendere le due Mercedes, che l'asso invece lo avevano calato nelle qualifiche del sabato. Per la Mercedes è la peggior partenza dell'anno: dalla prima fila occupata per intero le due W12 si ritrovano con Hamilton 2° e Bottas in fondo al gruppo per una toccata di Ricciardo. Basta poco, insomma, per cambiare volto ad un Gp che Verstappen vince in scioltezza, chiudendo davanti ad Hamilton ed iniziando a fare ammicchi al mondiale grazie al +19; e ci crede anche la Red Bull per quanto riguarda il Costruttori, perché con Perez al terzo podio consecutivo (tifosi impazziti a Città del Messico) le Frecce Nere sono ormai ad un solo punto. Hamilton pare spalle al muro, un po' come Giovinazzi che, dopo l'ennesimo errore tattico del team, perde la pazienza e per la prima volta sbotta sui social: «*Sono il classico ragazzo che cerca sempre il lato positivo delle cose. Oggi è impossibile*». Un triste finale per una storia, quella tra Antonio e l'Alfa Romeo-Sauber, ormai al capolinea: c'è Guanyu Zhou pronto a prendere il suo posto. Per la Ferrari impossibile evitare l'onta del doppiaggio, almeno con Sainz, ed impossibile pure andare a prendere una delle rivelazioni del mondiale, Pierre Gasly: ma intanto la McLaren fa pure peggio ed il Cavallino balza al 3° posto tra i Costruttori.

19 – Gp San Paolo

Sembrava di veder correre Ayrton, dal momento che ogni sorpasso era accompagnato da uno scroscio di applausi, da urla di incitamento ed euforia in una rimonta superba, capace di trasformare Lewis Hamilton nel mattatore di Interlagos. È un altro, l'ennesimo, fine settimana pieno di polemiche: ma a queste ultime Hammer resta impermeabile e con il weekend migliore dell'anno, per pulizia di guida e prestazioni, sferra un colpo micidiale alle certezze di Verstappen. Con un motore nuovo, Lewis si era preso la pole del venerdì nel terzo ed ultimo weekend dell'anno con Sprint Qualifying; ma un'irregolarità sulla sua ala posteriore (una toccata in parco chiuso costa a Verstappen 50 mila dollari ed una scia di discussioni) lo esclude dalla qualifica, per cui nella mini gara c'è Max davanti a tutti. Buon per la Mercedes che Bottas lo batta al sabato prendendosi la "pole" con relativi 3 punti, mentre l'olandese allunga di 2; le prestazioni di Hamilton però fanno spavento, chiude 5° (il che significa partenza dalla decima casella per la sostituzione del termico) ed in gara, il giorno successivo, completa una rimonta da annali: il duello finale con Verstappen è intenso e sopra le righe, con Max che in un tentativo di difesa allunga la staccata in curva 4 portando fuori anche l'inglese: altre polemiche. Ma alla fine Lewis passa, vince, e si porta a -14 a tre gare dalla fine. Fanno 101 in carriera e l'ottavo titolo sembra un po' più alla portata.

20 – Gp Qatar

Parallelamente ad un mondiale stupendo c'è un calendario che si compone pezzo per pezzo, tra spostamenti di date e sostituzioni con l'unico scopo, da parte di Liberty Media, di dar vita alla stagione più lunga di sempre: e ci riusciranno, con le 22 gare del mondiale che renderanno il campionato 2021 quello con più gare dal 1950 ad oggi, tutto a favore del titolo in borsa. E così trova collocazione pure il Qatar, con l'anteprima di Losail: nel senso che dopo questa apparizione, il Qatar tornerà a partire dal 2023 con un accordo a lungo termine su una pista tutta nuova. Così, Losail è destinata a rimanere un unicum: e l'unica gara su questa pista la vince Lewis Hamilton, che sfrutta una meravigliosa W12 sulle curve veloci. Ragioni tecniche e non solo: su un tracciato dalle percorrenze in curva elevate le caratteristiche della Mercedes vengono esaltate, con il maggior interasse della W12 rispetto alla RB16B a premiare le Frecce Nere in confronto alla vettura di Newey; inoltre, Verstappen in qualifica si dimostra poco lucido negli istanti finali del Q3, quando non alza il piede nonostante la bandiera gialla beccandosi una penalità che gli toglie l'unica opportunità di battagliare con Hamilton, quella della partenza. Per cui Lewis vola indisturbato, Max limita i danni giungendo 2° ma gli applausi sono tutti per Fernando Alonso, che dopo oltre 7 anni torna ad affacciarsi sul podio: garone da parte sua, complice una condotta eccezionale per quanto riguarda le gomme che gli consente di evitare la seconda sosta. E per lo spagnolo, 2674 giorni dopo, è di nuovo tempo di guastarsi lo champagne. Alpine ringrazia, perché sfruttando la giornata no dell'AlphaTauri ha di fatto messo al sicuro la quinta piazza nel Costruttori.

DUE CAMPIONI SEMPRE IN PIENA LOTTA
Sopra, Hamilton e Verstappen ancora spalla a spalla in Arabia, dove, in basso, Lewis vince davanti a Max e al bravissimo Alonso, gran terzo. A lato, Hammer al top in Brasile e, nell'altra pagina, la gran festa in casa Red Bull dopo il trionfo di Verstappen nell'ultima e decisiva gara disputata ad Abu Dhabi

21 – Gp Arabia Saudita

Di tutto, di più. Su una pista da playstation, da velocità folli che rendono quello arabo il cittadino più veloce di sempre, Hamilton e Verstappen vivono quello che già dal Brasile pareva inevitabile: una specie di resa dei conti ruota a ruota, in un confronto dal tasso adrenalinico elevatissimo e sopra le righe. Buona parte del "merito", va detto, è di Verstappen: intrappolato in un'inferiorità tecnica evidente, almeno per quanto riguarda gli ultimi Gp stagionali, Max è falloso, cerca il contatto e quasi ci riesce a trovare il doppio ritiro che per lui sarebbe una garanzia in vista del round finale. Comincia tutto con la bandiera rossa esposta per il botto di Schumacher: le Mercedes, in testa, vanno ai box con la safety car, ma poi Masi ci ripensa, mette bandiera rossa e Max, che non si era fermato, si ritrova primo. Si riparte, Max si avvia male ma alla prima curva frena tardissimo, imponendo a Lewis di allargare, cosa che gli costa la posizione su Ocon. Pochi metri dopo, Perez si gira e dietro si scatena una carambola: altra bandiera rossa. Durante la neutralizzazione, scenette teatrali tra Masi, Red Bull e Mercedes, nella "trattativa" che costa a Max il comando per la staccata di curva 1: e così si riparte con Ocon in testa davanti ad Hamilton e Verstappen. Quest'ultimo gioca il jolly nella

terza partenza di giornata, e va di nuovo davanti. Lewis ci mette poco a sbarazzarsi di Esteban, poi col passare dei giri sfrutta la gomma dura, che tiene più della media montata a Verstappen. Al primo attacco Max tira dritto in curva 1 ed i commissari gli chiedono di dare strada: allora rallenta, ma Lewis non vuole passare in quel punto (darebbe il Drs all'avversario) e nel tergiversare lo tampona; miracolo che l'ala non si distrugga, e questo permette a Lewis di rifarsi sotto. Finita? Niente affatto: poco dopo Verstappen dà strada, ma si ributta subito dentro; a questo punto inevitabile la penalizzazione per l'episodio precedente di curva 1. Al giro dopo il 33 si fa nuovamente da parte, stavolta Lewis non si fida e, nel passare, "accompagna" il rivale verso l'esterno della curva successiva per assicurarsi di restare davanti. Ora la gara è finita davvero: con vittoria e giro veloce, Hamilton e Verstappen vanno ad Abu Dhabi a pari punti.

22 – Gp Abu Dhabi

L'uomo che decide il mondiale? Nicholas Latifi. E, forse, Michael Masi. È una Abu Dhabi che alla vigilia è carica di tensione, per un duello che volge al termine in un'atmosfera tutt'altro che rilassata, a maggior ragione per le discussioni post Jeddah, e con il timore che Max, a pari punti ma davanti in classifica in virtù del maggior numero di vittorie, possa offrire una ripetizione di Prost e Senna, oppure di Senna e Prost. Anche nelle libere, la tensione è palpabile: e la Red Bull, consapevole di non avere le giuste prestazioni per affrontare la Mercedes, si gioca tutto su un assetto scarico; l'obiettivo è fare la pole e poi sperare nella velocità di punta. Max in pole ci va, ma poi sbaglia al via e Lewis passa; quindi ruota a ruota in curva 6, dove Verstappen si butta all'interno, con Hamilton che taglia la chicane: per Masi è tutto ok. Il 44 vola via, l'ultima carta per la Red Bull è Perez, eroico nel tenersi dietro Lewis. Max ne approfitta per ricucire, ma non basta: ed il secondo pit-stop sa tanto di mossa della disperazione. Non ce n'è, infatti, per prendere Hamilton. Dietro però, per una posizione insignificante, stanno lottando Schumi e Latifi: Nicholas sbatte in curva 14 a cinque giri dalla fine ed un mondiale pazzo cambia ancora volto. Safety car, i doppiati non possono sdoppiarsi, anzi sì, possono: ma solo quelli tra Hamilton e Verstappen. Il quale, nel frattempo, ha avuto il margine per mettere gomma nuova, contrariamente a Lewis. Si riparte, tutto il mondiale in un giro: decisivo il vantaggio di gomma, Max passa in curva 5, poi soffre nei due rettilinei ma resta davanti. Campione del mondo. Mercedes di nuovo regina tra i Costruttori. ●

GP BAHRAIN

1ª GARA DEL MONDIALE
28 marzo 2021 - Bahrain International Circuit (5,412 km) - Distanza: 308,238 km - Giri: 57.
Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-17°
Hamilton 18°-27°
Verstappen 28°-39°
Hamilton 40°-56°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'27"264 media 223,267 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
P.de la Rosa (McLaren MP4-20/Mercedes, 2005) 1'31"447 media 213,054 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
F.Alonso (Renault R25, 2005) 1h29'18"531 media 207,082 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

È subito duello nel Mondiale 2021: Hamilton approfitta nel finale con diabolico opportunismo di una sbavatura di Verstappen e vince

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	56	1.32'03"897	197,355	1'34"015	44
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	56	a 0"745	197,329	1'33"228	41
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	56	a 37"383	196,029	1'32"090	56
4°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 46"466	195,709	1'34"396	38
5°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	56	a 52"047	195,513	1'33"970	44
6°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	56	a 59"090	195,267	1'34"988	39
7°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'06"004	195,025	1'34"932	36
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	56	a 1'07"100	194,987	1'34"509	48
9°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	56	a 1'25"692	194,341	1'34"761	38
10°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'26"713	194,305	1'34"865	31
11°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	56	a 1'28"864	194,231	1'35"192	45
12°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	55	a 1 giro	193,639	1'35"122	32
13°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	55	a 1 giro	193,265	1'35"250	33
14°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	193,200	1'35"036	40
15°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	192,485	1'35"566	26
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	55	a 1 giro	191,170	1'36"134	38
17°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 4 giri	192,372	1'34"090	48
18°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 5 giri	189,802	1'36"602	16
NON CLASSIFICATI							
	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	32	Freni	187,430	1'36"063	31
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	0	Testacoda	-	-	-

NOTE
a) Penalità di 5 posizioni per non aver rispettato le bandiere gialle.
P) Partenza dalla pit-lane.

18 aprile 2021 - Autodromo Enzo e Dino Ferrari (4.909 km) - Distanza: 309.049 km - Giri: 63.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e miste con pioggia in gara

GP EMILIA ROMAGNA

Verstappen piazza una spallata a Hamilton alla prima variante di Imola e anche al Mondiale: lancia un segnale chiarissimo al rivale

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-26°
Hamilton 27°-28°
Verstappen 29°-63°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA **IMBATTUTO**
V.Bottas (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'13"609
media 240,084 km/h

SUL GIRO IN GARA **IMBATTUTO**
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'15"484
media 234,121 km/h

SULLA DISTANZA **IMBATTUTO**
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1h28'32"430
media 209,428 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	63	2.02'34"598	151,276	1'17"524	60
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	63	a 22"000	150,825	1'16"702	60
3°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	63	a 23"702	150,790	1'18"259	63
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	63	a 25"579	150,751	1'18"379	60
5°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	63	a 27"036	150,722	1'18"490	60
6°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	63	a 51"220	150,230	1'19"341	54
7°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	63	a 52"818	150,197	1'18"782	59
8°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	63	a 56"909 (a)	150,114	1'18"994	52
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	63	a 1'05"704	149,936	1'19"417	62
10°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	63	a 1'06"561	149,919	1'19"396	62
11°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	63	a 1'07"151	149,907	1'18"334	49
12°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	63	a 1'13"184 (b)	149,785	1'18"353	62
13°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	63	a 1'34"773 (d)	149,351	1'19"422	62
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	62	a 1 giro	148,626	1'19"470	57
15°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	61	Cambio	147,990	1'19"074	59
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	61	a 2 giri	146,429	1'19"193	58
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	61	a 2 giri	145,084	1'20"402	55
NON CLASSIFICATI							
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	30	Incidente	173,062	1'28"485	30
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	30	Incidente	173,033	1'26"543	28
	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	0	Incidente	-	-	-

NOTE
a) Penalità di 5" per aver tratto un vantaggio transitando fuori pista; b) Penalità di 5" per aver ecceduto i limiti della pista
c) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio; d) Penalità di 30" per non essere entrato in pit-lane alla ripartenza.

GRIGLIA DI PARTENZA

GP PORTOGALLO

3ª GARA DEL MONDIALE
2 maggio 2021 – Algarve Motor Park (4,653 km) – Distanza: 306,826 km – Giri: 66.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Bottas 1°-19°
Hamilton 20-37°
Perez 38°-50°
Hamilton 51°-66°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020)
1'16"652 media 218,530 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020)
1'18"750 media 212,708 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020)
1h29'56"828 media 204,670 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Hamilton a Portimao ristabilisce le gerarchie con un controsorpasso da antologia su Verstappen e ribadisce di essere ancora al top

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	66	1.34'31"421	194,761	1'20"933	47
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	66	a 29"148	193,765	1'20"695	62
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	66	a 33"530	193,616	1'19"865	65
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	66	a 39"735	193,406	1'20"643	55
5°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	66	a 51"369	193,013	1'21"696	55
6°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	66	a 55"781	192,864	1'21"496	63
7°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	66	a 1'03"749	192,596	1'21"886	34
8°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	66	a 1'04"808	192,560	1'21"032	66
9°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	66	a 1'15"369	192,207	1'21"987	64
10°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	66	a 1'16"463	192,170	1'22"014	65
11°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	66	a 1'18"955	192,087	1'22"325	60
12°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	65	a 1 giro	191,708	1'22"167	60
13°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	191,530	1'22"416	60
14°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	191,506	1'21"970	59
15°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	65	a 1 giro	190,962	1'22"058	61
16°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	189,537	1'22"654	60
17°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	64	a 2 giri	188,607	1'22"755	61
18°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	64	a 2 giri	188,505	1'23"155	60
19°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	64	a 2 giri	186,391	1'23"641	64
NON CLASSIFICATO							
	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	1	Incidente	168,368	-	-

NOTE
-

4ª GARA DEL MONDIALE

9 maggio 2021 - Catalunya (4.675 km) - Distanza: 308.424 km - Giri: 66.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e coperto in gara

GP SPAGNA

A Montmelò Hamilton raggiunge la fatidica vetta delle 100 pole in carriera e poi in gara trionfa beffando Verstappen

GIRI IN TESTA

Verstappen 1°-23°
Hamilton 24°-28°
Verstappen 29°-59°
Hamilton 60°-66°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'16"741
media 219,309 km/h

SUL GIRO IN GARA NUOVO CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda) 1'18"149 media 215,357 km/h

SULLA DISTANZA NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1.33'07"680
media 198,709 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	66	1.33'07"680	198,709	1'20"665	54
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	66	a 15"841	198,147	1'18"149	62
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	66	a 26"610	197,767	1'19"430	65
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	66	a 54"616	196,786	1'20"459	64
5°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	66	a 1'03"671	196,470	1'19"483	60
6°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	66	a 1'13"768	196,120	1'21"853	60
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	66	a 1'14"670	196,089	1'21"568	53
8°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	194,840	1'21"279	56
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	65	a 1 giro	194,356	1'23"311	46
10°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	65	a 1 giro	194,349	1'21"375	64
11°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	194,169	1'22"607	47
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	65	a 1 giro	194,129	1'22"868	54
13°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	193,983	1'22"820	56
14°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	193,660	1'23"208	30
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	65	a 1 giro	193,602	1'22"802	42
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	65	a 1 giro	193,269	1'22"905	57
17°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	65	a 1 giro	193,258	1'21"182	63
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	64	a 2 giri	192,557	1'22"637	54
19°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	64	a 2 giri	190,855	1'24"040	45
NON CLASSIFICATO							
	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	6	Power Unit	189,966	1'24"825	5

GRIGLIA DI PARTENZA

NOTE
A causa delle modifiche alla curva 10, i primati non sono confrontabili con i precedenti. a) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.

5ª GARA DEL MONDIALE
23 maggio 2021 - Montecarlo (3.337 km) - Distanza: 260.286 km - Giri: 66.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-78°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'10"166 media 171,211 km/h

SUL GIRO IN GARA NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'12"909 media 164,769 km/h
PRIMATO PRECEDENTE: M.Verstappen (Red Bull RB14/TAG Heuer, 2018) 1'14"260 media 161,772 km/h

SUL GIRO IN GARA NUOVO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/ Honda) 1h38'56"820 media 157,833 km/h
PRIMATO PRECEDENTE: D.Ricciardo (Red Bull RB14/ TAG Heuer, 2018) 1h42'54"807 media 151,750 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Verstappen trionfa sul circuito salotto davanti a Norris e a Sainz al suo primo podio da ferrarista. Leclerc fa la pole e poi sbatte

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	78	1.38'56"820	157,833	1'14"649	58
2°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	78	a 8"968	157,595	1'14"621	35
3°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	78	a 19"427	157,318	1'14"670	76
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	78	a 20"490	157,290	1'14"552	32
5°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	78	a 52"591	156,447	1'15"316	33
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	78	a 53"896	156,413	1'15"412	71
7°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	78	a 1'08"231	156,040	1'12"909	69
8°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	77	a 1 giro	155,674	1'14"674	74
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	77	a 1 giro	154,713	1'15"316	41
10°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	77	a 1 giro	154,702	1'15"331	41
11°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	77	a 1 giro	154,667	1'14"971	55
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	77	a 1 giro	154,612	1'14"578	43
13°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	77	a 1 giro	154,599	1'15"026	70
14°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	77	a 1 giro	153,948	1'15"539	59
15°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	77	a 1 giro	153,920	1'15"573	66
16°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	77	a 1 giro	153,900	1'14"037	66
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	75	a 3 giri	150,796	1'16"866	64
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	75	a 3 giri	150,760	1'16"425	51
NON CLASSIFICATI							
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	29	Dado ruota	156,436	1'15"706	18
	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	N.P.	Semiasse	-	-	-

NOTE
(C) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.

GP AZERBAIJAN

A Baku cede una gomma sulla Red Bull di Verstappen: Max vede sfuggire così la vittoria. A fare festa sul podio, il suo compagno di team Perez

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	51	2.13'36"410	137,440	1'44"687	45
2°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 1"385	137,416	1'44"890	41
3°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	51	a 2"762	137,392	1'45"220	44
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	51	a 3"828	137,374	1'45"382	46
5°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 4"754	137,358	1'45"326	41
6°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	51	a 6"382	137,330	1'45"624	42
7°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	51	a 6"624	137,326	1'44"939	46
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	51	a 7"709	137,308	1'45"700	42
9°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 8"874	137,288	1'45"713	43
10°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	51	a 9"576	137,276	1'45"601	43
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	51	a 10"254	137,264	1'45"575	44
12°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	51	a 11"264	137,247	1'45"665	43
13°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	51	a 14"241	137,196	1'47"624	41
14°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	51	a 14"315	137,195	1'47"747	40
15°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	51	a 17"668	137,137	1'44"769	43
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 42"379 (a)	136,717	1'46"608	42
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	48	Cambio	185,095	1'45"959	43
18°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	45	Pneumatico	189,290	1'44"481	44
NON CLASSIFICATI							
	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	29	Pneumatico	199,772	1'46"207	28
	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	3	Power Unit	178,205	1'50"850	2

NOTE
a) Penalità di 30" per non essere entrato ai box con bandiera rossa. b) Penalità di 3 posizioni in griglia per non aver rispettato la procedura della bandiera rossa.
– Dai pit-stop è stata rimossa la sosta obbligatoria per tutti in occasione della ripartenza.

GIRI IN TESTA
Leclerc 1°; Hamilton 2°-10°
Verstappen 11°; Perez 12°-13°
Vettel 14°-17°; Verstappen 18°-45°
Perez 46°-51°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'40"495
media 215,043 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019)
1'43"009 media 209,795 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1.31'52"942
media 199,852 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

GP FRANCIA

7ª GARA DEL MONDIALE
20 giugno 2021 – Circuit Paul Ricard (5,842 km) – Distanza: 309,690 km – Giri: 53.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e poco nuvoloso in gara

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-18°; Perez 19°-23° Verstappen 24°-31°; Hamilton 32°-51°; Verstappen 52°-53°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA **IMBATTUTO**
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'28"319 media 238,127 km/h

SUL GIRO IN GARA **IMBATTUTO**
S.Vettel (Ferrari SF90, 2019) 1'32"740 media 226,775 km/h

SULLA DISTANZA **IMBATTUTO**
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1h24'31"198 media 219,846 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
- 33 Verstappen – Red Bull 1'29"990
- 44 Hamilton – Mercedes 1'30"248

2ª FILA
- 77 Bottas – Mercedes 1'30"376
- 11 Perez – Red Bull 1'30"445

3ª FILA
- 55 Sainz – Ferrari 1'30"840
- 10 Gasly – AlphaTauri 1'30"868

4ª FILA
- 16 Leclerc – Ferrari 1'30"987
- 4 Norris – McLaren 1'31"252

5ª FILA
- 14 Alonso – Alpine 1'31"340
- 3 Ricciardo – McLaren 1'31"382

6ª FILA
- 31 Ocon – Alpine 1'31"736
- 5 Vettel – Aston Martin 1'31"767

7ª FILA
- 99 Giovinazzi – Alfa Romeo 1'31"813
- 63 Russell – Williams 1'32"065

8ª FILA
- 47 Schumacher – Haas s.t.
- 6 Latifi – Williams 1'33"062

9ª FILA
- 7 Raikkonen – Alfa Romeo 1'33"354
- 9 Mazepin – Haas 1'33"554

10ª FILA
- 18 Stroll – Aston Martin 2'12"584

PIT LANE
- 22 Tsunoda – AlphaTauri s.t.(a)

Terza vittoria 2021 per Verstappen che consolida la sua leadership. Hamilton chiude 2° superato nel finale dopo lunga rincorsa

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	53	1.27'25"770	212,530	1'36"404	35
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	53	a 2"904	212,412	1'37"410	44
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	53	a 8"811	212,173	1'36"693	53
4°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	53	a 14"618	211,939	1'36"960	19
5°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'04"032	209,967	1'37"425	52
6°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'15"857	209,500	1'38"324	45
7°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	53	a 1'16"596	209,471	1'38"103	44
8°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	53	a 1'17"695	209,428	1'37"646	44
9°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'19"666	209,350	1'37"138	52
10°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'31"946	208,869	1'37"828	44
11°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	53	a 1'39"337	208,580	1'38"931	19
12°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 1 giro	208,201	1'38"314	52
13°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 1 giro	208,030	1'38"980	18
14°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	52	a 1 giro	208,000	1'38"645	33
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	207,823	1'38"702	36
16°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	207,694	1'37"681	43
17°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	207,623	1'37"992	46
18°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 1 giro	207,592	1'38"313	50
19°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	206,390	1'38"847	51
20°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	205,843	1'39"317	34

NOTE
a) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane.

27 giugno 2021 - Red Bull Ring (4,318 km) - Distanza: 306,452 km - Giri: 71.
Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara

GP STIRIA

Max Verstappen tenta la fuga e trionfa anche nel Gp di Stiria. Hamilton e Bottas chiudono alle sue spalle: Red Bull sogna

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-71°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'02"939
media 246,981

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
C.Sainz (McLaren MCL35/Renault, 2020) 1'05"619
media 236,894 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h21'48"523
media 224,757 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	1.22'18"925	223,373	1'08"017	68
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 35"743	221,769	1'07"058	71
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 46"907	221,272	1'08"619	43
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 47"434	221,249	1'07"894	57
5°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	219,987	1'08"903	65
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	219,678	1'08"609	64
7°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	219,124	1'08"738	64
8°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	218,448	1'09"787	32
9°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	218,405	1'09"749	61
10°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1 giro	218,376	1'09"650	41
11°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	218,269	1'09"128	57
12°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	218,050	1'09"821	64
13°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	217,994	1'09"305	45
14°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	217,930	1'09"576	70
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	217,625	1'09"723	39
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 2 giri	215,208	1'10"005	57
17°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	68	a 3 giri	213,780	1'10"104	34
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	68	a 3 giri	213,417	1'10"951	39
NON CLASSIFICATI							
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	36	Power Unit	209,780	1'10"499	28
	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	1	Incidente	122,036	-	-

NOTE
a) Penalità di 3 posizioni per guida pericolosa nella pit lane. b) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.

GRIGLIA DI PARTENZA

GP AUSTRIA

9ª GARA DEL MONDIALE
4 luglio 2021 – Red Bull Ring (4,318 km) – Distanza: 306,452 km – Giri: 71.
Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e poco nuvoloso in gara

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-71°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'02"939
media 246,981

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
C.Sainz (McLaren MCL35/Renault, 2020) 1'05"619
media 236,894 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h21'48"523
media 224,757 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Fila		
1ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'03"720	4 Norris McLaren 1'03"768
2ª FILA	11 Perez Red Bull 1'03"990	44 Hamilton Mercedes 1'04"014
3ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'04"049	10 Gasly AlphaTauri 1'04"107
4ª FILA	22 Tsunoda AlphaTauri 1'04"273	63 Russell Williams 1'04"591
5ª FILA	18 Stroll Aston Martin 1'04"618	55 Sainz Ferrari 1'04"559
6ª FILA	5 Vettel (e) Aston Martin 1'04"570	16 Leclerc Ferrari 1'04"600
7ª FILA	3 Ricciardo McLaren 1'04"719	14 Alonso Alpine 1'04"856
8ª FILA	99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'05"083	7 Raikkonen Alfa Romeo 1'05"009
9ª FILA	31 Ocon Alpine 1'05"051	6 Latifi Williams 1'05"195
10ª FILA	47 Schumacher Haas 1'05"427	PIT LANE: 9 Mazepin Haas 1'05"951

Terzo centro consecutivo e quinto in campionato per Verstappen che allunga a più 32 in classifica dal rivale Hamilton. Norris è 3°

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	71	1.23'54"543	219,131	1'06"200	62
2°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 17"973	218,352	1'08"374	52
3°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	71	a 20"019	218,263	1'08"471	62
4°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 46"452	217,128	1'08"126	55
5°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	71	a 57"144	216,672	1'07"762	70
6°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	71	a 57"915 (a)	216,639	1'08"192	55
7°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	71	a 1'00"395	216,533	1'08"820	56
8°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	71	a 1'01"195	216,499	1'08"698	55
9°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	71	a 1'01"844	216,472	1'08"146	54
10°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	215,571	1'08"405	70
11°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	215,330	1'08"900	56
12°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	70	a 1 giro (b)	214,873	1'08"455	54
13°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro (d)	214,591	1'08"659	54
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	70	a 1 giro	214,466	1'09"042	55
15°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	70	a 1 giro (f)	214,134	1'08"520	62
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro (g)	214,201	1'08"874	69
17°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	69	Incidente	215,198	1'08"420	51
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	69	a 2 giri	212,704	1'09"394	56
19°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	69	a 2 giri (g)	210,570	1'09"757	49
NON CLASSIFICATO							
	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	0	Incidente	-	-	-

NOTE
a) Penalità di 10" per aver mandato un rivale fuori pista. b) Penalità di 5" per aver tagliato la riga bianca in entrata box. d) Penalità di 5" per velocità eccessiva in corsia box. e) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. f) Penalità di 20" per aver causato un incidente.
g) Penalità di 30" per non aver rispettato le doppie bandiere gialle sventolate.

18 luglio 2021 - Silverstone (5,891 km) - Distanza: 306,198 km - Giri: 52
Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara

GP GRAN BRETAGNA

Hamilton al primo giro fa una toccata da brivido con Verstappen, Max è out. Lewis penalizzato vince superando nel finale Leclerc

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	52	1.58'23"284	155,183	1'29"699	45
2°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	52	a 3"871	155,099	1'30"569	45
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	52	a 11"125	154,940	1'30"524	45
4°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 28"573	154,561	1'31"420	44
5°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 42"624	154,257	1'31"284	51
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	52	a 43"454	154,239	1'31"223	51
7°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	52	a 1'12"093	153,624	1'31"698	48
8°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 1'14"289	153,577	1'31"992	48
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	52	a 1'16"162	153,537	1'32"210	48
10°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 1'22"065	153,411	1'30"826	51
11°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 1'25"327	153,341	1'30"266	52
12°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 1 giro	152,190	1'32"049	49
13°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	51	a 1 giro	152,096	1'32"346	49
14°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	51	a 1 giro	152,062	1'32"477	51
15°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	51	a 1 giro	152,038	1'31"895	48
16°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	51	a 1 giro	151,932	1'28"617	50
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	51	a 1 giro	150,785	1'32"909	51
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	51	a 1 giro	150,752	1'32"862	50
NON CLASSIFICATI							
	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	40	Motore	139,096	1'33"059	35
	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	0	Incidente	-	-	-

NOTE
In questo weekend viene utilizzato per la prima volta il formato della "Sprint Qualifying", una gara che decide la griglia per il Gran Premio.
I piloti sono iscritti in griglia senza tempi, ma con le posizioni della suddetta "Sprint Qualifying".
a) Penalizzazione di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente. b) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane.

GIRI IN TESTA
Leclerc 1°-49°
Hamilton 50°-52°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA **IMBATTUTO**
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'24"303
media 251,564 km/h

SUL GIRO IN GARA **IMBATTUTO**
M.Verstappen (Red Bull RB16/ Honda, 2020) 1'27"097
media 243,494 km/h

SULLA DISTANZA **IMBATTUTO**
M.Verstappen (Red Bull RB16/ Honda, 2020) 1h19'41"993
media 230,513 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA: 33 Verstappen Red Bull - | 44 Hamilton Mercedes -
2ª FILA: 77 Bottas Mercedes - | 16 Leclerc Ferrari -
3ª FILA: 4 Norris McLaren - | 3 Ricciardo McLaren -
4ª FILA: 14 Alonso Alpine - | 5 Vettel Aston Martin -

5ª FILA: 31 Ocon Alpine - | 55 Sainz Ferrari -

6ª FILA: 10 Gasly AlphaTauri - | 63 Russell Williams - (a)

7ª FILA: 7 Raikkonen Alfa Romeo - | 18 Stroll Aston Martin -

8ª FILA: 99 Giovinazzi Alfa Romeo - | 22 Tsunoda AlphaTauri -

9ª FILA: 6 Latifi Williams - | 47 Schumacher Haas -

10ª FILA: 9 Mazepin Haas - | PIT LANE: 11 Perez Red Bull - (b)

GP UNGHERIA

11ª GARA DEL MONDIALE
1° agosto 2021 - Hungaroring (4.381 km) - Distanza: 306.630 km - Giri: 70.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara (pista bagnata ad inizio gara)

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-2°; Ocon 3°
Hamilton 4°; Ocon 5°-37°
Alonso 38°-39°; Ocon 40°-70°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'13"447 media 214,734 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'16"627 media 205,823 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power +, 2019) 1h35'03"796 media 193,532 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Primo storico successo per Ocon e l'Alpine a Budapest. Una vittoria arrivata anche grazie ad un tappo magistrale di Alonso su Hamilton

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	2.04'43"199	147,512	1'21"421	54
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	70	a 2"736	147,458	1'18"715	49
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	70	a 15"018	147,217	1'21"423	54
4°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 15"651	147,204	1'20"359	41
5°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1'03"614	146,269	1'18"394	70
6°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1'15"803	146,033	1'22"450	43
7°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1'17"910	145,992	1'22"831	62
8°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1'19"094	145,970	1'22"112	62
9°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	70	a 1'20"244	145,947	1'20"945	43
10°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	69	a 1 giro	145,074	1'21"518	58
11°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 1 giro	144,847	1'22"802	58
12°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 1 giro	144,659	1'22"711	44
13°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	69	a 1 giro	144,639	1'22"736	44
NON CLASSIFICATI							
	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance (a)	70	Squalificato	147,476	1'21"459	60
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	3	Incidente	24,880	-	-
	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	2	Incidente	95,392	-	-
	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	0	Incidente	-	-	-
	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	0	Incidente	-	-	-
	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	0	Incidente	-	-	-
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	0	Incidente	-	-	-

NOTE
a) Vettel viene squalificato per mancanza di un litro di benzina quale campione a fine gara. c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.
P) Giovinazzi prende il via dalla pit-lane.

GP BELGIO

29 agosto 2021 - Circuit National de Francorchamps (7,004 km) - Distanza: 6,880 km (h) - Giri: 1 (a).
Condizioni atmosferiche: pioggia in prova e in gara

A Spa va in scena uno degli spettacoli più brutti mai visti in F.1. Una mini-gara finta assegna punti veri...

NOTE
La gara viene interrotta dopo 3 giri percorsi dietro Safety Car, senza quindi nessun giro in cui i piloti siano stati in competizione tra loro: è un caso unico nella storia della F.1.
a) La distanza prevista era di 44 giri per 308,052 km. b) Non si registrano soste ai box. c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. d) La velocità massima in gara non è significativa, in quanto ottenuta dietro la Safety Car in regime di neutralizzazione. e) Penalità di 5 posizioni per aver causato un incidente nella gara precedente. f) Modifiche in regime di parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. g) Modifiche durante l'interruzione della gara: 10" di penalità. h) La distanza di gara è inferiore alla distanza sul giro poiché la griglia è in posizione più avanzata rispetto alla linea d'arrivo e questa differenza (124 metri) deve essere sottratta al primo giro percorso.
- Visto che non viene raggiunta la distanza del 75% del totale, vengono assegnati solamente metà dei punti previsti.
- Il giro più veloce in gara non viene assegnato.

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'41"252 media 249,026 km/h

SUL GIRO IN GARA
IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'46"286 media 237,231 km/h

SULLA DISTANZA
IMBATTUTO
K.Raikkonen (Ferrari F2007, 2007) 1h20'39"066 media 229,174 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	1	3'27"071	119,611	-	-
2°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 1"995	118,469	-	-
3°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	1	a 2"601	118,127	-	-
4°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 4"496	117,069	-	-
5°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 7"479	115,441	-	-
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	1	a 10"177	114,007	-	-
7°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	1	a 11"579	113,276	-	-
8°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	1	a 12"608	112,746	-	-
9°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 15"484	111,289	-	-
10°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	1	a 16"166	110,949	-	-
11°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	1	a 20"590	108,793	-	-
12°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	1	a 22"414	107,928	-	-
13°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	1	a 24"163	107,112	-	-
14°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 27"109	105,764	-	-
15°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	1	a 28"329	105,216	-	-
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	1	a 29"507	104,692	-	-
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	1	a 31"993	103,604	-	-
18°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	1	a 36"054	101,873	-	-
19°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	1	a 38"205	100,980	-	-
20°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	1	a 44"108 (g)	102,695	-	-

GRIGLIA DI PARTENZA

GP OLANDA

13ª GARA DEL MONDIALE
5 settembre 2021 - Zandvoort (4,259 km) - Distanza: 306,587 km - Giri: 72.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-21°; Bottas 22°-29°
Verstappen 30°-72°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA
NUOVO CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/ Honda) 1'08"885
media 222,579 km/h

SUL GIRO IN GARA
NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'11"097
media 215,654 km/h

SULLA DISTANZA
NUOVO CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/ Honda) 1h30'05"395
media 204,187 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Strepitosa vittoria sulla pista di casa a Zandvoort per Verstappen: una straordinaria marea arancione inizia a sognare

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	72	1.30'05"395	204,187	1'13"275	60
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	72	a 20"932	203,399	1'11"097	72
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	72	a 56"460	202,076	1'12"549	69
4°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	71	a 1 giro	200,912	1'14"818	57
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 1 giro	200,727	1'14"780	58
6°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	71	a 1 giro	199,671	1'14"323	60
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 1 giro	199,596	1'15"260	45
8°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 1 giro	199,575	1'13"461	59
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	71	a 1 giro	199,539	1'14"675	54
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	71	a 1 giro	199,420	1'14"236	48
11°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	71	a 1 giro	198,961	1'14"920	59
12°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 2 giri	197,880	1'15"611	57
13°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 2 giri	197,799	1'13"958	63
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 2 giri	197,499	1'15"125	66
15°	R.Kubica (Polonia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 2 giri	196,318	1'15"442	44
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 2 giri	196,250	1'15"790	25
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 3 giri	196,045	1'15"628	57
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 3 giri	193,430	1'15"927	36
NON CLASSIFICATI							
	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	48	Trasmissione	195,847	1'15"783	44
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	41	Idraulica	193,514	1'16"066	35
	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6		Rinuncia	-	-	-

NOTE
K.Raikkonen viene sostituito da R.Kubica a partire dalla 3ª sessione di prove libere per positività al COVID-19.
a) Modifica della vettura in regime di parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane.

GP ITALIA

A Monza Verstappen vola su Hamilton regalando brividi: entrambi finiscono ko. Così è la McLaren a prendersi tutta la scena

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	1.21'54"365	224,686	1'24"812	53
2°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1"747	224,606	1'24"971	53
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	53	a 4"921	224,461	1'24"827	34
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	53	a 7"309	224,352	1'25"319	53
5°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	53	a 8"723 (e)	224,288	1'25"156	53
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	53	a 10"535	224,205	1'25"559	53
7°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 15"804	223,966	1'25"853	52
8°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	53	a 17"201	223,902	1'25"472	52
9°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 19"742	223,787	1'25"835	53
10°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	53	a 20"868	223,736	1'25"566	53
11°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 23"743	223,606	1'25"953	50
12°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 24"621	223,566	1'25"938	50
13°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	53	a 27"216	223,449	1'25"718	50
14°	R.Kubica (Polonia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	53	a 29"769	223,333	1'25"849	53
15°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	53	a 51"088	222,374	1'26"707	52
NON CLASSIFICATI							
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	41	Power Unit	217,058	1'27"202	41
	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	25	Incidente	237,318	1'25"870	3
	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	25	Incidente	235,012	1'25"173	25
	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	3	Power Unit	191,828	1'29"005	2
	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	0	Freni	-	-	-

NOTE
a) Il pilota non è presente in griglia al via. b) Utilizzo di componenti aggiuntivi della Power Unit: partenza da fondo griglia.
d) Modifica della vettura in regime di parco chiuso: partenza dalla pit lane. e) Penalità di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.

GIRI IN TESTA
Ricciardo 1°-21°; Verstappen 22°
Norris 23°; Hamilton 24°-25°
Leclerc 26°; Ricciardo 27°-53°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'18"887
media 264,362 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'21"046
media 257,320 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
M.Schumacher (Ferrari F2003-GA, 2003) 1h14'19"838
media 247,585 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
33 Verstappen Red Bull -
3 Ricciardo McLaren -

2ª FILA
4 Norris McLaren -
44 Hamilton Mercedes -

3ª FILA
16 Leclerc Ferrari -
55 Sainz Ferrari -

4ª FILA
99 Giovinazzi Alfa Romeo -
11 Perez Red Bull -

5ª FILA
18 Stroll Aston Martin -
14 Alonso Alpine -

6ª FILA
5 Vettel Aston Martin -
31 Ocon Alpine -

7ª FILA
6 Latifi Williams -
63 Russell Williams -

8ª FILA
22 Tsunoda AlphaTauri -(a)
9 Mazepin Haas -

9ª FILA
88 Kubica Alfa Romeo -
47 Schumacher Haas -

10ª FILA
77 Bottas (b) Mercedes -
PIT-LANE
10 Gasly (d) AlphaTauri -

GP RUSSIA

15ª GARA DEL MONDIALE
26 settembre 2021 – Sochi Autodrom (5,848 km) – Distanza: 309,745 km – Giri: 53.
Condizioni atmosferiche: pista bagnata in qualifica e pioggia nel finale di gara

GIRI IN TESTA
Sainz Jr. 1°-12°; Norris 13°-28°
Perez 29°-36°; Norris 37°-50°
Hamilton 51°-53°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020) 1'31"304
media 230,579 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'35"761
media 219,847 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1:27'25"181
media 212,591 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Hamilton approfitta della pioggia per diventare il primo pilota della storia a raggiungere le 100 vittorie. Verstappen e Sainz a podio

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	53	1.30'41"001	204,940	1'37"575	43
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	53	a 53"271	202,953	1'38"396	28
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	53	a 1'02"475	202,614	1'39"294	40
4°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'05"607	202,498	1'39"124	24
5°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	53	a 1'07"533	202,428	1'38"216	31
6°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	53	a 1'21"321	201,922	1'38"686	44
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'27"224	201,707	1'37"423	39
8°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	53	a 1'28"955	201,643	1'40"289	34
9°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	53	a 1'30"076	201,603	1'39"215	45
10°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'40"551	201,221	1'40"596	40
11°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'56"198	200,655	1'40"464	35
12°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 1 giro	201,024	1'39"251	44
13°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	52	a 1 giro	199,719	1'38"279	35
14°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	52	a 1 giro	199,249	1'40"598	34
15°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	52	a 1 giro	198,962	1'38"994	45
16°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	52	a 1 giro	198,067	1'39"058	39
17°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	52	a 1 giro	197,389	1'39"960	42
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	51	a 2 giri	196,622	1'41"713	24
19°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	47	Testacoda	203,390	1'40"000	42
NON CLASSIFICATO							
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	32	Idraulica	201,357	1'40"276	22

NOTE
a) 3 posizioni di penalità per aver causato un incidente a Monza. b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.
c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. d) Sostituzione componenti PU: 15 posizioni di penalità.

16ª GARA DEL MONDIALE
10 ottobre 2021 - Istanbul Park (5,338 km) - Distanza: 309,396 km - Giri: 58.
Condizioni atmosferiche: molto nuvoloso in qualifica e pista bagnata in gara

Bottas conquista la prima vittoria 2021. Chiude davanti a Verstappen che torna in vetta al campionato. Solo 5° Hamilton

GIRI IN TESTA
Bottas 1°-37°; Leclerc 38°-46°
Bottas 47°-58°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'22"868 media 231,896 km/h. PRIMATO PRECEDENTE: S.Vettel (Red Bull RB7/Renault, 2011) 1'25"049 media 225,949 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
J.P. Montoya (McLaren MP4-20/ Mercedes, 2005) 1'24"770
media 226,693 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Raikkonen (McLaren MP4-20/ Mercedes, 2005) 1.24'34"454
media 219,496 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	1.31'04"103	203,844	1'30"432	58
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	a 14"584	203,301	1'32"759	53
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	a 33"471	202,603	1'32"459	53
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 37"814	202,443	1'32"737	57
5°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 41"812	202,296	1'32"763	52
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 44"292	202,205	1'32"814	50
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 47"213	202,097	1'32"446	50
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 51"526	201,939	1'31"921	49
9°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 1'22"018	200,829	1'32"608	58
10°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1 giro	199,934	1'34"584	24
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,906	1'32"904	57
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,723	1'32"586	50
13°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,630	1'33"255	34
14°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	57	a 1 giro	199,435	1'32"844	54
15°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,301	1'33"399	53
16°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1 giro	199,215	1'33"252	55
17°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,015	1'33"672	48
18°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	198,299	1'32"730	54
19°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 2 giri	196,118	1'34"209	52
20°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 2 giri	195,258	1'35"438	52

NOTE
a) Sostituzione componenti PU: 10 posizioni di penalità. b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.

GP STATI UNITI

17ª GARA DEL MONDIALE
24 ottobre 2021 – Circuit of the Americas (5,513 km) – Distanza: 308,405 km – Giri: 56.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-13°;
Verstappen 14°-29°
Hamilton 30°-37°;
Verstappen 38°-56°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'32"029
media 215,658

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019)
1'36"169 media 206,374 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h33'50"991
media 197,169 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Prima in qualifica e poi in gara da vero Texas Ranger, Verstappen impone la sua legge e allunga a più 12 da Hamilton

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	56	1.34'36"552	195,586	1'39"096	52
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	56	a 1"333	195,540	1'38"485	41
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	56	a 42"223	194,142	1'39"566	32
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	56	a 52"246	193,802	1'39"303	41
5°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'16"854	192,974	1'40"345	43
6°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	56	a 1'20"128	192,864	1'40"147	41
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	56	a 1'23"545	192,749	1'40"377	40
8°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1'24"395	192,721	1'40"228	41
9°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	55	a 1 giro	190,962	1'41"151	47
10°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	190,894	1'40"481	40
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	55	a 1 giro	190,577	1'41"145	44
12°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	190,106	1'41"189	36
13°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	55	a 1 giro	189,993	1'41"340	43
14°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	189,909	1'41"120	36
15°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 1 giro	188,864	1'41"818	46
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	54	a 2 giri	188,407	1'41"395	36
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	54	a 2 giri	185,550	1'42"886	42
NON CLASSIFICATI							
	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	49	Ala	190,111	1'40"067	46
	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	40	Prob.mecc.	186,666	1'42"194	28
	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	14	Sospensione	181,195	1'42"015	12

NOTE
a) Sostituzione componenti PU: 5 posizioni di penalità. b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.

7 novembre 2021 – Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) – Distanza: 305,354 km | Giri: 71.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GP MESSICO

Un Verstappen stellare e una Red Bull razzo dominano a Città del Messico. Hamilton è 2°. La Ferrari è terza forza nel Mondiale

GIRI IN TESTA

Verstappen 1°-33°; Perez 34°-39°
Verstappen 40°-71°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
M.Verstappen (Red Bull RB15/Honda, 2019) 1'14"758 media 207,260 km/h

SUL GIRO IN GARA NUOVO
V.Bottas (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'17"774
media 199,223 km/h
PRIMATO PRECEDENTE: V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'18"741 media 196,776 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
M.Verstappen (Red Bull RB13/TAG Heuer, 2017) 1h36'26"552
media 189,970 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	71	1.38'39"086	185,716	1'18"999	52
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 16"555	185,198	1'19"820	66
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B – Honda RA621H	71	a 17"752	185,161	1'19"468	49
4°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	71	a 1'03"845	183,735	1'20"510	66
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	71	a 1'21"037	183,208	1'20"665	63
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 – Ferrari 065/6	70	a 1 giro	183,024	1'20"081	63
7°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	182,788	1'20"460	70
8°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	70	a 1 giro	182,631	1'20"713	63
9°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	182,369	1'20"711	54
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	182,291	1'20"617	67
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 – Ferrari 065/6	70	a 1 giro	181,231	1'21"523	68
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M – Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	181,204	1'21"069	40
13°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 – Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	180,857	1'21"348	67
14°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 – Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	180,239	1'20"930	61
15°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance – Mercedes F1 M12 E Perf.	69	a 2 giri	179,482	1'17"774	69
16°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	179,306	1'22"016	61
17°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B – Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	178,871	1'21"546	66
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	68	a 3 giri	176,453	1'21"402	61
NON CLASSIFICATI							
	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 – Honda RA621H	0	Incidente	-	-	-
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 – Ferrari 065/6	0	Incidente	-	-	-

NOTE
a) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia. c) Sostituzione cambio: 5 posizioni di penalità.

GRIGLIA DI PARTENZA

GP BRASILE

19ª GARA DEL MONDIALE
14 novembre 2021 - Autodromo Jose Carlos Pace (4.309 km) - Distanza: 305.879 km - Giri: 71.
Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Verstappen 1°-27°; Bottas 28°-30° Verstaoppen 31°-39°; Hamilton 40°-43°; Verstappen 44°-58°; Hamilton 59°-71°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'07"281
media 230,561 km/h

SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'10"540
media 219,909 km/h

SULLA DISTANZA IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1h27'09"066
media 210,605 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Hamilton corre e fa sognare alla Senna, trionfando a Interlagos e portandosi a — 14 da Verstappen che chiude alle sue spalle

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	1. 32'22"851	198,663	1'11"982	46
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 10"496	198,288	1'12"486	47
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 13"576	198,178	1'12"526	49
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 39"940	197,242	1'11"010	71
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 49"517	196,904	1'12"822	61
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 51"820	196,823	1'12"710	63
7°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1 giro	195,717	1'13"227	53
8°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	195,142	1'14"430	48
9°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	195,125	1'13"922	37
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	195,020	1'13"761	53
11°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	194,975	1'13"634	69
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	194,772	1'12"621	54
13°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	193,833	1'14"355	45
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	193,748	1'14"227	44
15°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1 giro	193,601	1'14"204	62
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	193,463	1'14"616	57
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 2 giri	191,847	1'14"954	36
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 2 giri	190,571	1'13"793	66
NON CLASSIFICATI							
	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	49	Power Unit	190,567	1'14"443	40
	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	47	Cons.incid.	188,740	1'15"344	25

NOTE
a) Sostituzione componenti PU: 5 posizioni di penalità. b) Modifica della vettura in parco chiuso: partenza dalla pit lane.
d) DRS illegale, squalificato. Prende il via della Sprint Qualifying dall'ultima posizione.

21 novembre 2021 – Losail International Circuit (5,380 km) – Distanza: 306,660 km – Giri: 57.
Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

Uno strepitoso Hamilton conquista un'altra vittoria e riduce il gap da Verstappen nella corsa al titolo. 3° un grande Alonso

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-57°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'20"827
media 239,622 km/h

SUL GIRO IN GARA
NUOVO CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda) 1'23"196
media 232,799 km/h

SULLA DISTANZA
NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1:24'28"471
media 217,812 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	57	1.24'28"471	217,812	1'25"084	50
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	57	a 25"743	216,711	1'23"196	57
3°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 59"457	215,286	1'26"682	48
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	57	a 1'02"306	215,167	1'25"613	49
5°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1'20"570	214,404	1'27"061	46
6°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1'21"274	214,374	1'27"356	44
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	57	a 1'21"911	214,348	1'26"570	46
8°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	57	a 1'23"126	214,297	1'26"555	46
9°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	213,960	1'25"746	51
10°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	213,755	1'26"434	53
11°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	56	a 1 giro	213,519	1'27"019	46
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	212,581	1'27"198	50
13°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	56	a 1 giro	212,568	1'27"043	50
14°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	212,451	1'26"358	53
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	211,440	1'27"823	40
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	211,375	1'28"412	46
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 2 giri	209,424	1'25"768	55
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	55	a 2 giri	208,508	1'27"340	55
NON CLASSIFICATI							
	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	Foratura	212,376	1'28"732	44
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	48	Foratura	213,214	1'27"246	39

NOTE
a) Non rispetta le bandiere gialle: 3 posizioni di penalità.
b) Non rispetta le doppie bandiere gialle: 5 posizioni di penalità.

GRIGLIA DI PARTENZA

GP ARABIA SAUDITA

21ª GARA DEL MONDIALE
5 dicembre 2021 – Jeddah Corniche Circuit (6.174 km) – Distanza: 308,450 km – Giri: 50.
Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-10°; Verstappen 11°-15°; Ocon 16°; Verstappen 17°-42°; Hamilton 43°-50°

RECORD PISTA
SUL GIRO IN QUALIFICA
NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'27"511
media 253,984 km/h

SUL GIRO IN GARA NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 1'30"734
media 244,962 km/h

SULLA DISTANZA NUOVO CIRCUITO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance) 2h06'15"118
media 146,587 km/h

GRIGLIA DI PARTENZA

Hamilton e Verstappen chiudono nell'ordine dopo un Gp attraversato dai veleni: si presentano al via dell'ultimo round a pari punti

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	50	2.06'15"118	146,587	1'30"734	47
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	50	a 21"825 (ac)	146,359	1'31"488	35
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	50	a 27"531	146,056	1'31"408	47
4°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	50	a 27"633	146,055	1'31"797	47
5°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 40"121	145,815	1'32"716	43
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	50	a 41"613	145,786	1'32"297	46
7°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	50	a 44"475	145,732	1'31"601	46
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	50	a 46"606	145,691	1'31"851	37
9°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	50	a 58"505	145,464	1'32"865	37
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'01"358	145,410	1'31"914	49
11°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'17"212	145,108	1'32"804	45
12°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'23"249	144,994	1'32"751	49
13°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	49	a 1 giro	143,207	1'31"633	46
14°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	49	a 1 giro (b)	143,119	1'32"506	44
15°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	49	a 1 giro	142,929	1'32"778	45
NON CLASSIFICATI							
	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	44	Incidente	137,231	1'34"030	41
	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	14	Incidente	114,812	1'34"138	9
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	14	Incidente	113,857	1'37"043	7
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	14	Incidente	113,708	1'36"130	7
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	8	Uscita di pista	224,408	1'36"043	8

NOTE
a) Esce dalla pista traendo vantaggio: 5" di penalità. b) Causa un incidente: 5" di penalità. c) Penalità di 10" per aver causato un incidente.

GP ABU DHABI

In un finale vietato ai deboli di cuore, con un sorpasso all'ultimo tuffo, Verstappen diventa campione del mondo. Ma è polemica

GIRI IN TESTA
Hamilton 1°-14°; Perez 15°-20°
Hamilton 21°-57°; Verstappen 58°

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
NUOVO LAYOUT DEL CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda) 1'22"109
media 231,541 km/h

SUL GIRO IN GARA
NUOVO LAYOUT DEL CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda) 1'26"103 media 220,800 km/h

SULLA DISTANZA
NUOVO LAYOUT DEL CIRCUITO
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda) 1h30'17"345
media 203,468 km/h

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	1.30'17"345	203,468	1'26"103	39
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 2"256	203,383	1'26"615	43
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 5"173	203,274	1'27"618	51
4°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 5"692	203,254	1'27"496	50
5°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 6"531	203,223	1'27"342	49
6°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 7"463	203,188	1'26"862	51
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 59"200	201,269	1'26"762	58
8°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	58	a 1'01"708	201,176	1'27"607	58
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	58	a 1'04"026	201,091	1'28"249	58
10°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 1'06"057	201,017	1'28"433	40
11°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 1'07"527	200,963	1'28"303	58
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,826	1'28"723	48
13°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,664	1'28"567	48
14°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,642	1'29"457	42
15°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	55	Motore	206,869	1'26"419	51
NON CLASSIFICATI							
	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	Incidente	205,864	1'29"293	30
	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	33	Prob.mecc.	207,585	1'29"442	33
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	26	Cambio	199,885	1'30"647	23
	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	25	Freni	200,911	1'29"698	23
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	N.P.	COVID-19	-	-	-

NOTE
Mazepin rinuncia alla gara in seguito ad una positività al COVID-19 alla vigilia.

GRIGLIA DI PARTENZA

CLASSIFICA FINALE MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	395.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12.5	25	2	18	18	25	25	20	19	18	26
2°	L.Hamilton	387.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	25	25	26	18
3°	V.Bottas	226	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	18	(m.)	15	8
4°	S.Pérez	190	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	13	12	(i.)	(15°)
5°	C.Sainz Jr.	164.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	9	6	4	15
6°	L.Norris	160	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	1	2	1	6
7°	C.Leclerc	159	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	10	4	6	1
8°	D.Ricciardo	115	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	(m.)	(12°)	10	(12°)
9°	P.Gasly	110	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	(m.)	(13°)	8	(m.)	12	6	(11°)	8	10
10°	F.Alonso	81	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	2	15	(13°)	4
11°	E.Ocon	74	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	4	10	12	2
12°	S.Vettel	43	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	(11°)	1	(m.)	(11°)
13°	L.Stroll	34	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	(m.)	8	(11°)	(13°)
14°	Y.Tsunoda	32	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	(15°)	(13°)	(14°)	12
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	(13°)	(17°)	(i.)	(m.)
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	(12°)	(14°)	(15°)	(m.)
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	(16°)	(m.)	(12°)	(i.)
18°	A.Giovinazzi	3	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	(14°)	(15°)	2	(m.)
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	(18°)	(16°)	(i.)	(14°)
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	(17°)	(18°)	(i.)	-

CLASSIFICA FINALE MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	613.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	25/18	25/0	26/15	18/8
2°	Red Bull	585.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12.5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	13/20	12/19	0/18	0/26
3°	Ferrari	323.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	10/9	4/6	6/4	1/15
4°	McLaren	275	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	0/1	0/2	10/1	0/6
5°	Alpine	155	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	2/4	15/10	0/12	4/2
6°	AlphaTauri	142	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	6/0	-	8/0	10/12
7°	Aston Martin	77	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	1/8	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	13	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	0/2	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Punteggio Qualifica Sprint: 1° classificato: 3 punti; 2°: 2 punti; 3°: 1 punto. Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

ALBO D'ORO MONDIALE COSTRUTTORI

1958	VANWALL
1959	COOPER/CLIMAX
1960	COOPER/CLIMAX
1961	FERRARI
1962	BRM
1963	LOTUS/CLIMAX
1964	FERRARI
1965	LOTUS/CLIMAX
1966	BRABHAM/REPCO
1967	BRABHAM/REPCO
1968	LOTUS/FORD
1969	MATRA/FORD
1970	LOTUS/FORD
1971	TYRRELL/FORD
1972	LOTUS/FORD
1973	LOTUS/FORD
1974	McLAREN/FORD
1975	FERRARI
1976	FERRARI
1977	FERRARI
1978	LOTUS/FORD
1979	FERRARI
1980	WILLIAMS/FORD
1981	WILLIAMS/FORD
1982	FERRARI
1983	FERRARI
1984	McLAREN/TAG
1985	McLAREN/TAG
1986	WILLIAMS/HONDA
1987	WILLIAMS/HONDA
1988	McLAREN/HONDA
1989	McLAREN/HONDA
1990	McLAREN/HONDA
1991	McLAREN/HONDA
1992	WILLIAMS/RENAULT
1993	WILLIAMS/RENAULT
1994	WILLIAMS/RENAULT
1995	BENETTON/RENAULT
1996	WILLIAMS/RENAULT
1997	WILLIAMS/RENAULT
1998	McLAREN/MERCEDES
1999	FERRARI
2000	FERRARI
2001	FERRARI
2002	FERRARI
2003	FERRARI
2004	FERRARI
2005	RENAULT
2006	RENAULT
2007	FERRARI
2008	FERRARI
2009	BRAWN GP/MERCEDES
2010	RED BULL/RENAULT
2011	RED BULL/RENAULT
2012	RED BULL/RENAULT
2013	RED BULL/RENAULT
2014	MERCEDES
2015	MERCEDES
2016	MERCEDES
2017	MERCEDES
2018	MERCEDES
2019	MERCEDES
2020	MERCEDES
2021	MERCEDES

ALBO D'ORO MONDIALE PILOTI

1950	NINO FARINA
1951	JUAN MANUEL FANGIO
1952	ALBERTO ASCARI
1953	ALBERTO ASCARI
1954	JUAN MANUEL FANGIO
1955	JUAN MANUEL FANGIO
1956	JUAN MANUEL FANGIO
1957	JUAN MANUEL FANGIO
1958	MIKE HAWTHORN
1959	JACK BRABHAM
1960	JACK BRABHAM
1961	PHIL HILL
1962	GRAHAM HILL
1963	JIM CLARK
1964	JOHN SURTEES
1965	JIM CLARK
1966	JACK BRABHAM
1967	DENNY HULME
1968	GRAHAM HILL
1969	JACKIE STEWART
1970	JOCHEN RINDT
1971	JACKIE STEWART
1972	EMERSON FITTIPALDI
1973	JACKIE STEWART
1974	EMERSON FITTIPALDI
1975	NIKI LAUDA
1976	JAMES HUNT
1977	NIKI LAUDA
1978	MARIO ANDRETTI
1979	JODY SCHECKTER
1980	ALAN JONES
1981	NELSON PIQUET
1982	KEKE ROSBERG
1983	NELSON PIQUET
1984	NIKI LAUDA
1985	ALAIN PROST
1986	ALAIN PROST
1987	NELSON PIQUET
1988	AYRTON SENNA
1989	ALAIN PROST
1990	AYRTON SENNA
1991	AYRTON SENNA
1992	NIGEL MANSELL
1993	ALAIN PROST
1994	MICHAEL SCHUMACHER
1995	MICHAEL SCHUMACHER
1996	DAMON HILL
1997	JACQUES VILLENEUVE
1998	MIKA HAKKINEN
1999	MIKA HAKKINEN
2000	MICHAEL SCHUMACHER
2001	MICHAEL SCHUMACHER
2002	MICHAEL SCHUMACHER
2003	MICHAEL SCHUMACHER
2004	MICHAEL SCHUMACHER
2005	FERNANDO ALONSO
2006	FERNANDO ALONSO
2007	KIMI RAIKKONEN
2008	LEWIS HAMILTON
2009	JENSON BUTTON
2010	SEBASTIAN VETTEL
2011	SEBASTIAN VETTEL
2012	SEBASTIAN VETTEL
2013	SEBASTIAN VETTEL
2014	LEWIS HAMILTON
2015	LEWIS HAMILTON
2016	NICO ROSBERG
2017	LEWIS HAMILTON
2018	LEWIS HAMILTON
2019	LEWIS HAMILTON
2020	LEWIS HAMILTON
2021	MAX VERSTAPPEN

Audi, Dakar è tutta in salita

DOPO LA PRIMA PARTE DEL GRANDE RAID LE TRE RS Q E-TRON FUORI DALLA LOTTA PER LA VITTORIA. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Daniele Sgorbini

IL CALVARIO DI PETERHANSEL
Per Stephane Peterhansel la prima Dakar al volante della rivoluzionaria Audi RS Q e-tron è stato un vero calvario: dopo le prime sette tappe ha accumulato un ritardo di 68 ore

Da Jeddah a Riyadh, passando per sette tappe (compreso il prologo del 1. gennaio che di fatto ha aperto la 44. edizione della Dakar) e mettendo assieme già oltre 4.500 km. La prima settimana della Dakar saudita si è chiusa venerdì 7 gennaio a Riyadh dove il giorno successivo team ed equipaggi hanno finalmente potuto approfittare del primo e unico giorno di riposo in programma. In questa parte di gara è già successo praticamente di tutto. Tanti sono stati i colpi di scena clamorosi che hanno stravolto la classifica sin dalla tappa del 2 gennaio, mentre Nasser Al Attyah ha iniziato quasi subito la propria cavalcata solitaria con nel mirino l'obiettivo del successo sul traguardo finale di Jeddah. Soprattutto sono stati parecchi gli alti e bassi che hanno caratterizzato il debutto del team Audi, attesissimo al via con i suoi tre esemplari della rivoluzionaria RS Q e-tron, spinta dai tre motori elettrici derivati dalla Formula E, dotata del "range extender" che altro non è che il propulsore TSI 4 cilindri a benzina utilizzato nel Dtm, che in questo caso viene utilizzato per ricaricare la batteria. Un progetto che è pura sperimentazione e pura sfida tecnologica, pensato a tempo di record per schierare il buggy Audi nella classe T1 Ultimate. Tantissima era l'attesa per capire come si sarebbero comportate le tre Audi alla Dakar, anche in seno allo stesso team, tra l'ambizione di essere subito competitivi e la consapevolezza che debuttare in gara alla Dakar, dopo solo qualche sessione di test, non sarebbe stato affatto semplice. A fare un bilancio dopo sette giorni, guardando solo la classifica generale, il quadro appare piuttosto contrastante: la migliore Audi in gara è stata quella di Ekström e Bergkvist, in 13. posizione a 2h41'22 di distacco. Il pilota svedese tra l'altro si è preso anche la soddisfazione di salire sul podio di tappa, concludendo secondo alle spalle di Terranova la frazione del 7 gennaio, prima del giorno di pausa. Carlos Sainz e Luca Cruz occupano invece la 23. piazza, staccati di ben 3h54'21", mentre Peterhansel e Boulanger, con tutti i guai patiti e le relative penalità, hanno accumulato un ritardo superiore alle 68 ore.

Audi veloce e vincente ma fragile

Dunque, che prima settimana di Dakar è stata per Audi e per il suo iper innovativo progetto? A voler partire dai numeri qualche risposta la si trova, ma si tratta di un punto di vista parziale, che mai come in questo caso è poco in grado di spiegare davvero come stia andando la faccenda e di comprendere se la bilancia debba pendere verso il lato della soddisfazione o verso quello del rimpianto. Anche perché, dopo la prima parte di gara, le cifre disegnate sulla sabbia saudita dalla nuova RS Q e-tron dicono tutto e il contrario di tutto. Affermano che il buggy a trazione elettrica va già fortissimo, tanto da vincere una tappa e permettere a tutti i tre equipaggi di salire almeno una volta sul podio, suggeriscono che la macchina è nata con qualche punto debole di troppo, certificano che la lotta per le prime posizioni è definitivamente andata per tutti i tre equipaggi, finiti praticamente sin da subito lontani dai piani alti della classifica assoluta. Al pronti via, appena si è trattato di fare i conti col cronometro, le cose sem-

bravano essersi messe subito piuttosto bene per lo squadrone diretto sul campo da Sven Quandt, visto che nel prologo del primo gennaio, da Jeddah a Ha'il, Carlos Sainz ha segnato il secondo tempo, ad appena 12" da Nasser Al Attyah. Un inizio che poteva dire poco in termini effettivi, visti i nemmeno 11' minuti di gara, ma che aveva comunque immediatamente lasciato intuire che in termini di prestazioni la nuova Audi si era fatta trovare pronta. Le cose però si sono ben presto complicate, tremendamente complicate, già dal giorno successivo. Nella prima frazione "vera" – infatti – tutti i tre equipaggi del team tedesco hanno accumulato un ritardo pesantissimo, uscendo in un amen dai piani nobili della classifica generale. Un po' come capita ad alcuni campioni nei grandi giri ciclistici, in crisi nera sulle prime montagne, che escono di classifica e che hanno poi strada libera per puntare ai successi di tappa. Ad Audi è andata più o meno così, proprio per via dei fatti successi il 2 gennaio, nella frazione ad anello Ha'il – Ha'il. Quello a cui è andata peggio è stato Stéphane Peterhansel, che al km 153 della frazione ha urtato una pietra nascosta e ha completamente divelto la sospensione posteriore sinistra della sua RS Q e-tron. Un danno grave, che ha costretto Mister Dakar a fermarsi per richiedere l'assistenza e farsi riportare al bivacco in tarda serata. Secondo il pilota francese, la causa va ricercata in un sasso che si è sollevato dopo un salto e che si è incastrato tra il telaio e la ruota, provocando il cedimento del braccio quando la vettura è atterrata. Che si sia trattato di sfortuna, di un errore di valutazione o di un punto debole dell'innovativo prototipo mosso dai motori elettrici, la sostanza non cambia:

alla fine del secondo giorno la vettura numero 200 – sommando tutte le penalità, aveva già accumulato un ritardo di 23 ore e mezza dalla vetta!

Ammortizzatori in crisi

Sempre la sospensione posteriore sinistra ha poi causato altri problemi a Peterhansel, che ha patito la rottura di un ammortizzatore durante la quarta tappa e ha poi dovuto ancora fermarsi il 6 gennaio, quando lo stesso problema è capitato a Carlos Sainz, che ha lasciato sul campo oltre un'ora ma che è riuscito a ripartire proprio "cannibalizzando" l'ammortizzatore dalla vettura del compagno di squadra, sacrificatosi per consentire allo spagnolo di proseguire. Proprio El Matador è stato il grande protagonista di Audi durante la prima settimana di Dakar. All'inizio per il tantissimo tempo perso nella stessa frazione risultata fatale a Peterhansel. Nel caso del due volte campione del mondo rally però, come pure per Ekström con la terza RS Q e-tron e come per tantissimi altri equipaggi, a causa del WayPoint segnato al km 257 della speciale del 2 gennaio, che lui e il suo navigatore Lucas Cruz non sono riusciti a trovare se non dopo aver perso oltre due ore di tempo. Un incidente di percorso per il quale il pilota madrileno ha pesantemente polemizzato con gli organizzatori, parlando esplicitamente di un errore nel road book. In un primo momento si era anche pensato che il team Audi potesse presentare un ricorso, per chiedere che la classifica della seconda tappa venisse congelata al penultimo WayPoint, in modo da evitare a Sainz ed Ekström i pesanti ritardi accumulati (ben 2h e 21' per lo spagnolo e 1h 44' per lo svedese) ma poi la squadra vi ha rinunciato, anche perché il regolamento non prevede la possibilità di contestare il road book redatto dagli organizzatori guidati da David Castera. Del resto se è vero che tanti hanno girato a vuoto, molti altri sono riusciti ad interpretare correttamente le indicazioni e a trovare la via corretta. In quel punto le note dicevano che 200 metri oltre un bivio di 42° bisognava imboccare un secondo bivio di 10° e da lì in poi proseguire per seguire la pista principale. Quello che ha indotto parecchi in errore è stato il fatto che la pista principale cambiava decisamente direzione all'incirca dopo i primi 800 metri.

FUORI DALLA TOP-10

Tra le tre Audi in gara alla Dakar, quella condotta da Ekstrom è quella meglio piazzata. Dopo sette prove speciali, il pilota svedese occupava la 13esima piazza

Vittoria storica il 4 gennaio, la prima dal 1985

Smaltita la delusione per i problemi iniziali, fortunatamente in Audi sono riusciti a guardare avanti e a ripartire con la giusta attitudine per trarre comunque il massimo dal debutto in gara della e-tron. Le prestazioni, come detto, ci sono state sin da subito, soprattutto nei tratti più sabbiosi e sulle dune, dove la coppia e la motricità garantite dai propulsori elettrici e dai relativi software di gestione si sono rivelate effettivamente un vantaggio. Il 3 gennaio, nella frazione Ha'il – Al Qaisumah che è stata vinta da Loeb, Carlos Sainz e Lucas Cruz hanno chiuso terzi davanti a Peterhansel, mentre il giorno successivo, nella tappa che avrebbe dovuto essere la seconda parte della "marathon" e che invece è stata rivista e rimaneggiata dagli organizzatori a causa delle abbondanti piogge cadute nella zona di Al Artawiyah è arrivata la prima storica vittoria per il prototipo ibrido mosso dai motori elettrici. Quella conquistata da Sainz lo scorso 4 gennaio è stata la 40. affermazione dello spagnolo in una tappa della Dakar ed è arrivata in una giornata particolarmente felice per il team che ha visto salire sul podio di speciale anche Stéphane Peterhansel. Un'affermazione fondamentale per considerare fin da ora l'operazione Dakar una scommessa vinta. A guardare indietro negli almanacchi si scopre che l'ultimo acuto di una vettura di Ingolstadt risaliva addirittura al 1985, quando l'impresa di vincere una tappa riuscì a Bernard Darniche, al volante di una Quattro schierata privatamente dal team francese Malardeau. Anche allora, proprio come oggi, la Quattro rappresentava una rivoluzione, quella che nei rally aveva aperto la strada verso la tecnologia della trazione integrale permanente. ●

Latvala punta forte su Kalle

«EVANS E TANAK FAVORITI NELLA CORSA AL TITOLO, MA OCCHIO A ROVANPERA POTREBBE ESSERE LA GRANDE SORPRESA 2022. DAREMO IL MASSIMO PER VINCERE IL PRIMO WRC IBRIDO DELLA STORIA»

di Marco Giordo

FINCHÉ PARLIAMO DI IBRIDO OK, MA DI FULL ELECTRIC È MEGLIO NON SENTIR NEMMENO PARLARE. SAREBBE LA NOSTRA FINE

JARI MATTI LATVALA

UNA PRIMA CON DUE TITOLI
A sinistra Sebastien Ogier durante i test pre Montecarlo con la Yaris Rally 1. Sopra Jari Matti Latvala: nella sua prima stagione da team principal Toyota ha messo a segno una doppietta di titoli

Anno nuovo vita nuova. Jari-Matti Latvala si è rilassato a fine anno in Finlandia sulla neve di cui lui è un grande appassionato, e così ha deciso di passare nel modo a lui più consono gli ultimi giorni di ferie prima dell'avvio della stagione 2022. A inizio dicembre il Team Principal della Toyota si è recato in Giappone, dove è stato ricevuto in pompa magna dal numero uno della casa nipponica Akio Toyoda. E proprio con al suo fianco il grande capo della casa giapponese, Latvala ha guidato in un'esibizione la nuova Yaris. *«Ho provato la Yaris Rally 1 ibrida proprio in Giappone* – ha confessato al telefono - *e devo dire per quel poco che ho saggiato la vettura, che si deve spingere molto di più rispetto alle Plus e che per questo la nuova Yaris si è rivelata più sottosterzante del previsto. A mio parere sarà fondamentale trovare il giusto set up, perché queste sono delle vetture nuove, diverse, facendo un paragone sono più simili nelle reazioni alle Wrc 2011-2016. Anche perché la presenza dell'aerodinamica è inferiore così come lo sono le sospensioni. Inoltre sarà importante anche il dosaggio della frenata, per via della ricarica delle batterie che ti permette poi di scaricare più potenza nell'allungo seguente».*

- Chi sarà più avvantaggiato nel guidare le Rally 1 ibride?

«Di sicuro un pilota che ha una guida aggressiva sarà più favorito nel portare la vettura al limite. È una bella sfida, a mio avviso alla fine vedrete che noi delle squadre ufficiali saremo tutti vicini a livello di prestazioni, quindi la differenza la faranno i piloti. Ci saranno quelli più reattivi e quelli meno reattivi alle novità, alla fine ci saranno di sicuro delle sorprese, ne sono più che certo».

- Ma lei delle Rally 1 ibride cosa ne pensa?

«Finché parliamo di auto ibride nei rally ok, sono d'accordo, ma di "full electric" è meglio non sentirne nemmeno parlare. Sarebbe la nostra fine, perché senza sentire in prova speciale il rumore del motore che tutti noi conosciamo è finita. Non voglio nemmeno pensarci. E poi sarebbe dura correre su neve e ghiaccio per la durata delle batterie».

- Del programma iridato 2022 di Ogier cosa sa dirci, abbiamo novità?

«Al momento lui è concentrato sul Montecarlo, non ci siamo ancora sentiti sulle gare future, gli abbiamo chiesto disponibilità per la Croazia ma ancora il suo programma WRC 2022 con il Team Toyota non è stato del tutto definito. Abbiamo comunque una squadra sempre forte, perché Esapekka Lappi è un pilota molto veloce e farà la sua figura».

- Ma chi è il favorito tra i piloti quest'anno per vincere il titolo?

«Se dobbiamo guardare all'esperienza Elfyn Evans e Ott Tanak sono i principali favoriti seguiti da Thierry Neuville. Vedremo come ho già detto quale sarà il loro feeling in gara con le nuove vetture, solo allora capiremo di più. E occhio a Kalle Rovanpera, potrebbe essere lui la grande sorpresa della stagione. Di sicuro senza Ogier sarà un campionato più aperto, mi sarebbe piaciuto esserci anch'io lì (ride ndr) *a giocarmela con gli altri».*

- È contento del calendario iridato 2022?

«Direi che per noi va bene, la Svezia si farà, resta solo da confermare l'Irlanda del Nord ad agosto, vedremo presto di saperne di più in merito».

- Ripetersi è sempre più difficile di vincere, sarà così anche per voi della Toyota dopo i grandi successi ottenuti nel 2021?

«La stagione scorsa è stata fantastica, ma è vero, è sempre così, ripetersi è complicato. Figuriamoci poi con delle vetture totalmente nuove come le Rally 1 ibride che avremo a disposizione nel 2022. Diciamo che daremo il massimo come sempre, ma sappiamo già a priori che ci attende una stagione davvero dura».

- E poi di sicuro si sentirà anche l'assenza in squadra di un campione affermato come Ogier?

«Sébastien ci ha dato sempre un contributo importante nelle ultime due stagioni vincendo con noi gare e titoli. Di sicuro ci mancherà, ma abbiamo comunque sempre una squadra forte. Con dei piloti veloci come Evans, Rovanpera e Lappi che hanno maturato la giusta esperienza, e con i quali contiamo di ripeterci e metterci in evidenza anche nel 2022. Siamo tutti pronti per questa nuova sfida». ●

Pirelli, Rally 1 gran bella sfida

TERENZIO TESTONI RACCONTA COME LA CASA MILANESE SI PREPARA AD AFFRONTARE LA PRIMA STAGIONE IBRIDA NELLA STORIA DELLA SERIE IRIDATA DEL CONTROSTERZO

Anche per i produttori di pneumatici il passaggio generazionale dalle Wrc Plus alle ibride significa un cambio importante. Le Rally 1 sono molto diverse dalle Wrc Plus, e cambierà quindi l'utilizzo in gara delle gomme, che strutturalmente restano comunque identiche rispetto a quelle impiegate nel recente passato. Terenzio Testoni, Rally Activity Manager della Pirelli, ci spiega come sono state preparate le gomme delle nuove vetture ibride in vista della stagione ormai alle porte. «*Noi della Pirelli* – ha commentato – *appena sono usciti i nuovi regolamenti sulle vetture ibride abbiamo lavorato pensando che le nuove Rally 1 avrebbero pesato dagli 80 ai 120 kg in più rispetto alle Wrc Plus. Perciò quando abbiamo lavorato dopo metà stagione in ottica sviluppo su sterrato e asfalto sulle mescole hard e soft, abbiamo aumentato il peso sulle vetture di 100 kg per simulare quelli che avremmo poi trovato sulle nuove auto ibride. Abbiamo lavorato molto su questo e fatto debuttare le nuove gomme ad agosto settembre per testarle a fondo sulla durata. Anche perché aspettare novembre per girare a lungo sulle nuove Rally 1 sarebbe stato troppo tardi. Non ci siamo quindi mai fermati in pratica nei test di sviluppo, e da novembre quando abbiamo girato sulle Rally 1 con i team ufficiali stiamo verificando, dal momento che gli ultimi test del Montecarlo sono pianificati la settimana prima della corsa, sulle nuove vetture il prodotto che porteremo in gara. Allo stesso tempo ci stiamo anche portando avanti per migliorarlo ancora, visto che le ibride hanno meno carico aerodinamico, una sospensione più corta e quindi tendenzialmente meno grip. E su questa direzione stiamo lavorando per il futuro insieme al fatto che ci sarà più potenza in partenza e tendenzialmente in un raggio dal 5 al 7% in alcuni sezioni in prova speciale*».

- In pratica cosa succede sulle gomme in quei due casi?

«*In partenza hai un maggior scarico di potenza sulle gomme in cui scarichi tutti i cavalli per un intervallo che va dai 5 ai 7 secondi, poi in prova speciale hai un boost di potenza di un 10% in più che però non è definito ma va utilizzato dal pilota a seconda della sua strategia e del suo stile di guida, in base a quanto le batterie si sono ricaricate. E qui sarà importante l'abilità del singolo pilota nel saper guidare la nuova vettura Rally 1 cercando di caricare il più possibile le batterie, dosando al meglio l'utilizzo delle frenate per ricaricare le batterie*».

- A livello di gestione delle gomme cambia qualcosa?

«*Sicuramente il maggior peso porterà ad una maggiore usura del pneumatico, ma poi le vetture sono sempre veloci, bisognerà solo che le squadre con l'aumentare della loro esperienza sfruttino al meglio la nuova combinazione tra motore termico ed elettrico. Ed a riguardo sia Montecarlo che la Svezia sono due gare atipiche in cui è più difficile riuscirci subito, perché cambiano troppo frequentemente le condizioni della strada e anche la posizione di partenza. Per vedere le reali potenzialità di utilizzo di queste vetture ibride dovremo aspettare sull'asfalto la Croazia e sulla terra il Portogallo*».

- Per la Svezia porterete in gara qualche novità?

«*Sì, ci sarà l'esordio del nuovo pneumatico Sottozero Ice J1B che stanno testando le tre squadre ufficiali. Tutto sta andando bene, non abbiamo avuto problemi di forature e perdite di chiodi, diciamo che il pneumatico ha dato dei buoni segnali, adesso ci manca solo un test in gara per avere una verifica definitiva*».

- Cambia qualcosa nelle disponibilità di pneumatici in gara a Montecarlo?

«*No, resta tutto uguale, in pratica i piloti hanno a disposizione 4 pneumatici per ogni sezione della gara. Quanto alla tipologia è simile, porteremo delle gomme winter con i chiodi Sottozero snow con 200 chiodi di 2 mm che sono incollati al pneumatico. Avremo poi anche le Sottozero non chiodate. Ci saranno anche le slick con le soft che dovrebbero essere quelle a priori più utilizzate, visto che le prove sono quest'anno più vicine al mare, insieme alle super soft. Queste sono le previsioni, poi mai dire mai, ma se guardiamo indietro a quando il Montecarlo si è corso nel sud della Francia per l'80% i piloti hanno corso con le slick*».

- E su neve e ghiaccio in Svezia e sulla terra?

«*In Svezia ci saranno come già detto le nuove Sottozero Ice J1B con 384 chiodi vulcanizzati al pneumatico, una soluzione che ci ha sempre offerto ottimi risultati, essendo noi gli unici al mondo ad utilizzare questo brevetto. Invece sulla terra ovviamente useremo le Scorpion in versione evoluta hard, soft e super soft, con le nuove gomme WRC H D e WRC S D, a testimonianza che il campionato del mondo rally è un punto di riferimento alla ricerca di nuove tecnologie e di nuovi sviluppi non solo per tutti i rally anche quelli nazionali, ma anche per il prodotto stradale*».

- Che stagione dobbiamo attenderci da questo 2022?

«*Le squadre hanno fatto e stanno facendo un ottimo lavoro, quello di quest'anno è un challenge davvero importante perché c'è stato un grande cambiamento. In pratica il massimo dello sviluppo è stato effettuato in full hybrid solo da novembre, perché prima mancavano spesso i pezzi, ed in soli due mesi tutti i team hanno fatto davvero un gran lavoro. Ora ci vorrà del tempo per sviluppare le nuove vetture Rally 1, solo a metà stagione capiremo quali sono le loro reali potenzialità. Oltre che sulle Rally 1 a Montecarlo debutteremo come Pirelli anche nella classe Rc 3, possiamo poi dire che saremo impegnati in tutti i campionati visto che forniamo le gomme oltre che nel Wrc anche nello Junior, nel Wrc 3 e nel Wrc 2. Tra l'altro Pirelli, giusto per non fermarsi, ha sviluppato anche dei nuovi prodotti per le Rally 2 (Rc2) sia su asfalto che su terra*».

VIA A UNA NUOVA ERA
A sinistra Sebastien Loeb a bordo della Puma Rally 1 con la quale sarà al via del Rally di Montecarlo. In basso a destra Terenzio Testoni Rally Activity Manager della Pirelli

Montecarlo 1972, la leggenda

IL RALLY PIÙ NOBILE A FAMOSO DEL MONDO, IN UNA DELLE EDIZIONI PIÙ INNEVATE, SELETTIVE E MEMORABILI, A SORPRESA VA ALLA LANCIA FULVIA HF DI MUNARI E MANNUCCI, MAGISTRALMENTE DIRETTA DA CESARE FIORIO. IMPRESA-MITO PER LO SPORT E L'INDUSTRIA TRICOLORE, UN TRIONFO CHE CINQUANT'ANNI DOPO MANTIENE INTATTO TUTTO IL SUO FASCINO...

FESTEGGIAMO MEZZO SECOLO ESATTO DAL LEGGENDARIO TRIONFO DI MUNARI E MANNUCCI CON LA LANCIA FULVIA HF 1600 AL RALLY DI MONTECARLO 1972. ANDIAMO COSÌ A RIVIVERE PARTICOLARI E RETROSCENA DI UNA DELLE AFFERMAZIONI PIÙ CELEBRATE E AMATE ALL'INTERNO DELLA STORIA DELLO SPORT ITALIANO, CHE ANCORA OGGI SUSCITA EMOZIONI FORTI

di Mario Donnini

Vi avviso, tutto ciò che state per leggere da qui in poi è a rischio lacrime. Ciglio umido come quello di Sandro Munari, il quale, in una delle ultimissime uscite pubbliche, mica tanto tempo fa, quando ancora la salute era dalla sua, dice chiaro ma a voce rotta: «Il *momento più bello della mia carriera non è stato per motivi agonistici o di competizione, ma quale riflesso morale di una mia vittoria. Perché ho avuto l'orgoglio di salvare tanti posti di lavoro, vincendo il Rally di Montecarlo 1972, prolungando la vita commerciale della Lancia Fulvia e ridando la speranza a tutte le famiglie delle maestranze*». Seguono applausi, standing ovation e decine e decine di nodi in gola, tutt'attorno.

Ricordo il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani che mi guarda, io guardo lui e ci diciamo all'unisono che l'ultima prova speciale di quel rally, idealmente durato cinque decadi, il Drago l'ha appena vinta, pronunciando queste nobilissime parole. Per lui, sempre ritroso, restio ai proclami, timido e riservatissimo, quell'uscita spacca, tanto è e resta pura, sincera e allo stesso tempo mediatica, deflagrante. Perché a volte lo Sport, le corse e i rally non sono metafora della vita, ma la Vita stessa. Vita e basta.

UNA VITTORIA CHE SUBLIMA UN CICLO
Nella foto grande, Munari e Mannucci aggrediscono la neve del Rally di Montecarlo 1972 entrando nel mito. Sotto, il Drago vincente e la cover che gli dedica immediatamente e meritatamente Autosprint

Il senso di tutto

Il Monte '72 non è mica e solo un rally, oh no. È una resa dei conti, un campionato mondiale in prova unica nell'ultimo anno in cui il mondiale Marche non c'è e quello piloti è ancora sette stagioni da venire. È scontro di civiltà, con Lancia contro Alpine, Ford, Porsche, Datsun e Fiat, con tutti i grandi miti dell'era ruggente al volante, in una specie di kolossal sulla neve, un "Ben Hur" della sbandata, con le Gruppo 4 più la Ford Rs Gruppo 2 al posto delle bighe e circa 5000 chilometri di sfida selvaggia in luogo delle giravolte al Circo Massimo.

Il Monte '72 è pagina epica che riporta gli italiani, quindici anni dopo la fine della Mille Miglia, a esultare, a vivere con esaltazione l'impresa di un pilota, di un copilota e di una macchina che sul muso porta scritto con commovente spirito patriottico LANCIA-ITALIA, per la prima volta al top dopo 41 anni di digiuno.

E il Monte '72 segna lo scioglimento d'un incantesimo maledetto per Sandro Munari, il quale sulle strade della corsa del Principato era stato sempre puntuale quanto maledettamente sfortunato protagonista, addirittura perdendo per sempre il coequipier Luciano Lombardini in un incidente nell'edizione 1968, il 20 gennaio, durante il percorso di avvicinamento, presso Skopje, in terra Jugoslava.

Sì, il Monte '72 per Sandro non è solo il lancio nell'empireo dei miti dei rally, ma anche la chiusura dei conti con una malasorte maligna, tanto che il Drago, appena sceso di macchina trionfatore, prima d'esultare dirà con gli occhi pieni di lacrime «*Questa è per Luciano, è per Luciano...*».

Dal deserto ai ghiacciai

Il Monte '72 è capitolo di un rito grande, che parte con la sua bella liturgia: la marcia di concentramento prima del percorso comune. Duecentonovantanove iscritti che si avviano a raggera per convergere al Principato: 30 da Atene, 7 da Lisbona, 29 da Reims, 42 da Francoforte, 7 da Glasgow, 35 se ne stanno belli comodi a Montecarlo, quindi 41 in piena Guerra Fredda partono da Varsavia, più 27 da Oslo, forfait a parte.

Ma la maggior parte dei partecipanti si muove dalla Spagna, ovvero dall'Almeria, patria e set degli Spaghetti Western, che vede scattare non meno di 49 equipaggi da un palco posto sotto lo striscione sponsorizzato dalla Seat, con Sandro Munari e Mario Mannucci che sulla Lancia Fulvia HF sfoggiano il numero 14.

In altre parole, il Drago si muove dalla città capitale dell'unico deserto d'Europa per assaltare quello che sta per diventare il punto più improvvisamen-

te e copiosamente innevato del continente, visto che il 41esimo atto del Rally di Montecarlo, dopo anni di clemenza meteo, torna ad essere il Safari del Ghiaccio, la saga del Verglas, la disfida degli Uomini delle Nevi e dei Jumbo Jeti.

Clangore di armate

I francesi danno per scontato di vincere e realisticamente puntano pure a stravincere. Le Alpine A100 in veste ufficiale schierano Therier-Roure, Andruet-Pagani, Andersson-Davenport, Aaltonen-Todt, Darniche-Mahé e Nicolas-Vial.
Roba da paura, sissignori. L'Armada bleu. Poi ci sono le potentissime Porsche 911S di Waldegaard-Thorszelius e Larrousse-Perramond che in caso di asciutto farebbero sfracelli per potenza e ovvia adattabilità all'asfalto secco. Niente male le Ford Escort di Piot-Porter e Makinen-Liddon, così come le Datsun 240 Z che vantano Aaltonen-Todt e Fall-Wood. Ecco, nessuno di questi appare desolatamente perdente e quasi tutti nutrono, chi più chi meno, legittime aspirazioni di vittoria.
La Lancia, invece, parte con la macchina più datata e grassottella del gruppo, la Fulvia HF 1600, ed equipaggi senz'altro buoni assai, ovvero Munari e Mannucci medesimi, più Ballestrieri-Bernacchini, Kallstrom-Haggbom, Lampinen-Andreasson e Barbasio-Sodano agli ordini del signor Cesare Fiorio da Torino, di anni trentadue e mezzo.
Poi, sempre il casa Italia, a far colore ci sono anche le Fiat 124 S di Paganelli-Russo, Lindberg-Carlstrom e Pinto-Eisendle, che già al controllo di Torino accusano non lievi problemi ai freni.

Il confronto tecnologico

Sul piano di cilindrata e potenza, la Porsche mangia tutti, perche le 911 S di 2492 cc esprimono 270 cavalli alla ruota, quasi il doppio dei 158 della Lancia HF che non arriva a 1600 cc (ne stazza 1584 reali). Ma attenzione a miss leggerezza, ovvero alla classicissima Alpine A110, da 1598 cc per 160 cavalli con il vantaggio e l'atout di 700 kg di peso in luogo degli 860 della Lancia e dei 960 delle cattivissime Porsche. Ford Escort e Datsun 240 Z, a loro volta, si difendono dignitosamente ovunque senza disporre di reali armi vincenti e sembrano vasi di terracotta accanto a tantissimi manufatti d'acciaio...

LARROUSSE E AALTONEN VANNO A PODIO
Sopra, Aaltonen con la Datsun si piazza terzo alla fine e Larrousse su Porsche è buon secondo assoluto dietro alla Lancia del Drago, che si gode il meritatissimo trionfo insieme a Mannucci con una Lancia da mito, nell'altra pagina

Munari, il terzo incomodo

Il resto è epica pura, sfida invernale e soprattutto infernale, dalla mattina di martedì 25 gennaio 1972 all'alba di venerdì 28. Una specie di Neve party, un 1000 Laghi del curucuzzolo, incrociato con un rally per l'occasione quasi artico, ambiguo e mutevole, in cui niente è come sembra e ciascun leader appare fragile e vulnerabile. Col meteo quale unico, vero e grande dominatore.
Una cosa sola è certa: le Porsche all'inizio fanno il cinema, approfittando del fatto che i tratti puliti prevalgono su quelli innevati, ma poi, quasi subito, quando fa buio, appunto martedì alle ore 17, dal cielo viene giù un nevaio e una tempesta bianca getta scompiglio nel gruppone.
Dalla tormenta arrivano i primi riscontri, i quali, piuttosto che gelare, infiammano mezza Italia: al comando ci sono Munari e Mannucci con la Lancia, con le Pirelli anteriori a 330 chiodi e le posteriori a 280, il resto non fa niente. Stiamo sognando, ecco. Poi le cose cambiano e vanno in fuga le Alpine, con una favola che sembra virare sulla logica di cronaca, ma attenzione perché i rally di Montecarlo più epici hanno sempre un'ultima notte a scrivere pagine che resteranno per sempre. E l'albo del ciclo Lancia Fulvia è esattamente come il tramonto della saga monegasca griffata Stratos grazie alla bleu-Chardonnet di Darniche nel 1979: l'ultima notte cambia classifiche, vite e destini.
Munari sembra fisso al terzo posto e già la cosa sarebbe notevole, ma in realtà il Drago non sta procedendo trotterellando, bensì sfiancando gli avversari. Le Porsche sono già ansimanti perché non fanno che sparare e perdere chiodi vanificando il potenziale mentre le Alpine, una dopo l'altra, colano a picco, peggio degli Orazi coi Curiazi.

Tifo da stadio suo nevai

Oh yes, l'ultima notte. Radio Montecarlo dà dignità ai boatos e manda in estasi l'Italia del motore: Andersson è nei guai e Darniche, con la Alpine che sembrava logica candidata allo champagne, espone bandiera bianca, col cambio kappaò.

Dal Turini, al secondo attacco, alla Madone de Gorbio è tutto un tripudio di bandiere tricolori, di urla strozzate, di tifo da curva del Grande Nord, mentre il Drago, spietato e chirurgico, taglia curve come fossero fette di Alpine in un letto di Porsche, navigato da Mannucci il quale legge note solenne come se fosse Vittorio Gassman alle prese con un canto del Paradiso di Dante.

È il miracolo. Il trionfo più bello e importante dell'automobilismo italiano, a quattro anni da Scarfiotti al top in F.1 a Monza 1966 e alla parata delle Rosse a Daytona 1967.

Eppure c'è qualcosa di più a condire quel successo, a partire dal trionfo organizzativo dell'equipe Lancia di Cesare Fiorio che tatticamente non sbaglia nulla, dall'affidabilità proverbiale dell'HF, per culminare con la maestosa e determinante prova della Pirelli, la quale vive una specie di pagina leggendaria delle sue gomme chiodate. Le più corazzate tra le Pirelli stesse prevedono 484 chiodi nell'anteriore e 270 nel posteriore, quelle che spopolano nella tormenta del Bourzet. Una gomma così costa 53.000 lire, un mezzo capitale, ma il gioco vale la candela.

Munari e Mannucci vincono la maratona a problemi zero, limitandosi a cambiare gli ammortizzatori, giusto per sicurezza preventiva, hai visto mai.

Larrousse è secondo con la Porsche ed Aaltonen va a podio con la Datsun, ma son solo particolari.

L'esercito di Autosprint

L'Autosprint d'allora, di Marcellosabbatiniana memoria, esplode di gioia, sparando il Drago e la Lancia Fulvia in copertina e promettendo il poster per la settimana successiva.

Pagine e pagine di cronaca, elzeviri e dettagli, con Enrico Benzing alla penna maestra, da inviato speciale prima firma, corredato da un gregario che ben presto vincerà tutte le classiche, tal Cavicchi Carlo di anni ventitré, il quale per ora dorme in un

motel di confine nelle cui camere infuriano amanti poveri mentre il Benzing medesimo scorridoia nobilmente a due passi dalla Vecchia Stazione. Noblesse oblige, mentre dalla redazione Marco Magri dipinge un fresco ritratto di Sandro Munari e Marcello Sabbatini, nella sua spietata rubrica la Zanzara rivela che il Drago due mesi prima era arrivato a un passo dalla rottura con la Lancia e che ben presto sarà possibile vederlo in azione anche al volante di una Ferrari prototipo. Peraltro, va aggiunto adesso, col senno di poi, nell'anno iperbolico del suo trionfo successivo alla Targa Florio con la 312 P in coppia con Arturo Merzario, che darà l'iride endurance alla Rossa, ovvero il suo ultimo titolo iridato assoluto nella categoria, anche facendo i conti mezzo secolo dopo.

Dai Tg al Carosello

Già, il Monte'72. Il resto è il percorso sacro della mitografia mediatica nella civiltà d'allora: la notizia torreggia subito con ampio risalto negli ingessatissimi e iperselettivi Tg Rai. Poi c'è un poi.
Munari e Mannucci si catapultano negli studi della Domenica Sportiva al microfono e al sorriso di Alfredo Pigna, e dopo poco diventano protagonisti in bianco e nero di amatissime reclame su Carosello, trasmissione cult per i piccoli e pure per gli adulti, pubblicizzando il Cinturato Pirelli Cn54 per le strade di tutti i giorni. Sì, con le immagini dell'ultima, magica notte del Turini, nelle quali il Drago e Fiorio dicono che questa vittoria così inattesa e bella è un gran successo per l'Italia intera. Italia intera che s'esalta, esulta, gode e si commuove, per la Lancia Fulvia la quale diventa icona che coniuga Sport e giorni felici di chiunque, mentre Munarimannucci si trasformano in un nome solo, come Age e Scarpelli, Garinei e Giovannini e Totò e Peppino, perché l'Italia quando vuole sa essere patria d'unioni eterne e rimpiante, mica solo delle divisioni assurde.

LANCIA SHOW IN TUTTI I SENSI
Nella foto grande, Munari in un'assistenza. Proprio in questa delicata fase la Lancia diretta da Florio si dimostra impeccabile. Sopra, ecco in azione Barbasio, sesto. Nell'altra pagina, nella foto piccola, la HF di Lampinen, quarto, mentre in alto a destra c'è Kallstrom, ritirato. In basso, ecco un tenace Pregliasco in difficoltà... A destra, ancora il Drago a tutta

Cinquant'anni dopo

Mezzo secolo è passato e le emozioni restano tali e quali, a ripensare a quelle tante faccende in ballo, alla dedica al povero Lombardini, alla scritta Lancia-Italia, a Fiorio, alla Pirelli, alla Fulvia e al Drago che verso il Turini, quando capisce d'essere in testa, si limita a dire, laconicamente come ha sempre vissuto: «*Bene!*», badando solo a tenere giù il piede, fino all'inizio della festa post-gara, nella zona portuale di Montecarlo...
Ecco, dicevo, da allora solo tutta quella neve, non c'è più, è persa, sciolta in cinque decenni di commozione, ripensando all'immensità di quella ruggente creatura semovente e bicefala chiamata Fulvia HF, che ancora oggi i francofoni ricordano col nome di Munarimannuccì. ●

Brm H16

il plurifrazionato troppo esagerato

QUESTA È LA STORIA DEL MOTORE PIÙ COMPLESSO, FRAGILE E PESANTE MAI CONCEPITO PER CERCARE DI VINCERE IL MONDIALE DI F.1. IL 16 CILINDRI INCONTRA MIRIADI DI PROBLEMI, ANCHE SE RIESCE A VINCERE MONTATO SULLA FAVOLOSA LOTUS DI JIM CLARK A SORPRESA IL GP USA 1966 AL WATKINS GLEN, NEL SUO UNICO GIORNO PRIVO DI GUAI...

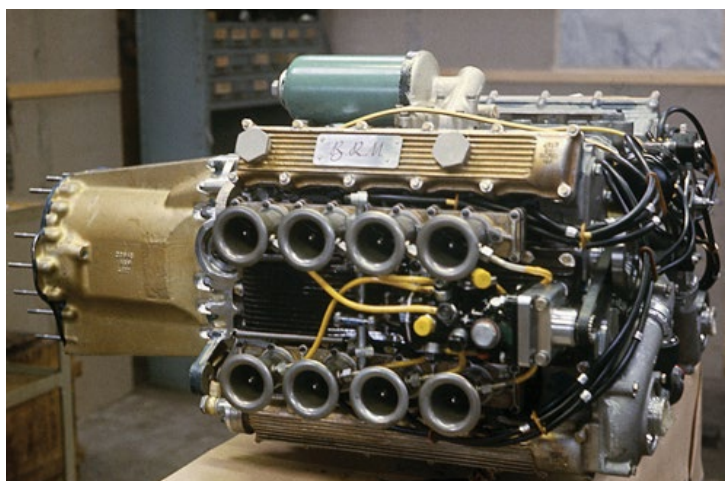
di Mario Donnini

LA BRM HA SEMPRE SUBITO IL FASCINO DEL MOTORE A 16 CILINDRI, FIN DALLA SUA NASCITA. TUTTAVIA IL PROPULSORE H16 COL QUALE VA ALL'ASSALTO DELLA NUOVA FORMULA 1 A 3000 CC, NEL 1966, HA UN CHE D'ESTREMO E AFFASCINANTE. VA PERÒ INCONTRO A TANTISSIMI GUAI, VIVENDO UNA GIORNATA DI GLORIA SOLO NEL GP USA 1966, CON UNA VITTORIA DI TAPPA MONTATO SULLA LOTUS DI JIM CLARK

VITTORIA AL GP USA '66 SOFFERTA E STORICA
Jim Clark porta il motore Brm H16 montato sulla sua Lotus al trionfo nel Gp Usa 1966 a Watkins Glen. Eccolo, a destra, sul podio, sorridere al pensiero del suo mastodontico quanto complesso propulsore, sopra

Certe volte nelle corse è bello e affascinante andare a ripercorrere le storie a ritroso per scoprire come, cercando cavalli, vittorie e felicità, ci si riesca a complicare devastantemente la vita. Ponendo in essere ragionamenti magari sulla carta anche sensati, ma poi, in pratica, orribilmente brigosi e sfiancanti. Basterebbero queste poche righe per didascalizzare le strane avventure del marchio Brm con l'idea del motore 16 cilindri, seguita sia all'inizio dell'epopea F.1 che nella seconda metà degli Anni '60. Eppure andare nei dettagli resta un'operazione di quelle da leccarsi i baffi, tanto è strana l'umana avventura che c'è dietro le ragioni di una scelta apparentemente folle e invece, in ultima analisi, pazza proprio... Ma tanto vale procedere con metodo, perché oggetto di questo racconto è il prodotto ultimo e più moderno della gloriosa Casa britannica, ovvero il sedici cilindri studiato per la formula tecnica da 3000 cc in vigore nei Gran Premi dal 1966 in poi e non il suo primissimo propulsore che rispondeva a uno schema a V e non a H.

Si comincia col Brm V16

Parlare del secondo e più compiuto motorone senza neanche accennare al primo sarebbe però cosa sbagliata e poco rispettosa degli sforzi Brm. E allora tanto vale premettere che la giovanissima e ambiziosa Casa britannica, nata da un consorzio di industrie, decide di giocare del tutto a modo suo le carte messe a disposizione dal primo regolamento del Dopoguerra. Normativa che di fatto consente motori di 1.5 litri con compressore e di 4.5 litri aspirati. E l'idea è proprio quella di portare alle estreme conseguenze l'opportunità, realizzando un V16 con compressore di 1.5 litri, dall'elaborazione e realizzazione complicate assai, tanto che il primo ruggito lo emette solo a inizio estate 1949. Quanto alla validità e alla competitività, il discorso va fatto puntualizzando due aspetti sensati: un conto è avere un'immensa potenza, ben altro è disporre di fasce d'utilizzazione sfruttabili. Il V16 vanta il primo requisito ma difetta clamorosamente del secondo.
Tanto che diventa presupposto di un milione di sgommate, simbolo d'energia tristemente dissipata e di un'inguidabilità risultante da far venire rabbia e qualche capello bianco ai piloti designati, tra i quali, in gare non iridate, financo il già amato fortissimo e stimato Juan-Manuel Fangio.

Tony Rudd dietro il primo progetto

Il giovane ingegnere Tony Rudd si era rivolto addirittura alla Rolls-Royce per sviluppare opportunamente il compressore, all'inizio con riscontri anche sorprendentemente soddisfacenti, ma poi con un'evoluzione stentata, difficile e tale da tarpare le ali alla Casa britannica. Fino alla decisione di abbandonare il tutto per seguire strade più convenzionali e redditizie in termini di guidabilità, affidabilità e risultati concreti in pista.
Morale della favola, giusto a scanso di equivoci, il V16 aveva debuttato trionfando nelle prime due gare cui aveva partecipato, anche se non valide per il mondiale, ovvero la corsa di Formula Libre e la gara di Formula Uno a Goodwood nel settembre 1950, con Reg Parnell al volante. Da lì in poi, praticamente solo il nulla, ovvero un male di delusioni.

LA BRM NON È FELICE DEL SUO H16

Ovviamente la Brm fa di tutto per sviluppare in casa il suo 16 cilindri, a destra, con Jackie Stewart impegnato a farlo crescere, a sinistra, ma senza gran costrutto. E a poco serve perfino il mastodontico radiatore anteriore, nell'altra pagina, per aumentare la quantità d'aria ai fini del raffreddamento

Un caso ancora aperto

Certi ingegneri a volte sono come quei poliziotti cocciuti da romanzo giallo di Dürrenmatt (vedi "La promessa"), che nella vita s'intestardiscono in un caso insoluto e cercano di riaprirlo al minimo indizio. C'è compatibilità tra una definizione come questa e quello che accade presso Bourne, nella sede della Brm, tre lustri dopo l'inizio dell'avventura del V16 e soprattutto a neanche un lustro dal trionfo nel mondiale di F.1 1962 con Graham Hill, imperante la formula 1500, che a fine 1965 esala l'ultimo sospiro regolamentare.
A partire dall'anno dopo, ossia il 1966, a regnare è il ritorno della potenza, sarebbe a dire l'ammissione dei propulsori di cilindrata doppia: ben 3000 cc.
In casa Brm potrebbero essere due le strade percorribili: da una parte ci sarebbe la soluzione

propugnata dai tecnici Peter Berthon e Aubrey Woods che sarebbero dell'idea di un razionale e potente V12, da realizzare in collaborazione con lo specialista Harry Weslake, dall'altra alligna la fazione composta dal solito Tony Rudd insieme a Geoff Johnson, che invece suggeriscono di dare vita a un cosiddetto H16 - poi in realtà siglato ufficialmente Brm P75 -, che essenzialmente consiste nell'unire uno sopra all'altro due motori, ovvero degli otto cilindri piatti direttamente derivati dal già disponibile propulsore 1.5 litri.

Tony Rudd colpisce ancora

Non c'è niente da fare: dietro al motore Brm H16 c'è l'intuizione e il sogno di Tony Rudd di portare a termine la prima grande sfida della sua vita di giovane ingegnere, avendo la seconda opportunità nella perfetta e piena maturità del suo ruolo.
Una storia, quindi, non solo pregna di spessore tecnologico ma anche striata di umanità, di spirito volitivo e di desiderio di rivalsa, anche se poi la strada presa dalla faccenda batte tutt'altre latitudini... L'idea dell'H16 alla fine prevale sul V12 perché parte dal gran vantaggio di lavorare su materiale già esistente, ossia gli otto cilindri piatti da accoppiare, ma da lì in poi tutto quello che succede non ha niente a che vedere con i desideri e le roseee aspettative di chi ha concepito il tutto.
Alla fine, rispetto all'inizio degli Anni '50, è come andare due volte contro lo stesso destino, perché l'H16, per quanto molto potente, risulta pesantissimo e scarsamente affidabile, perdendo così per strada i vantaggi teoricamente raggiunti.

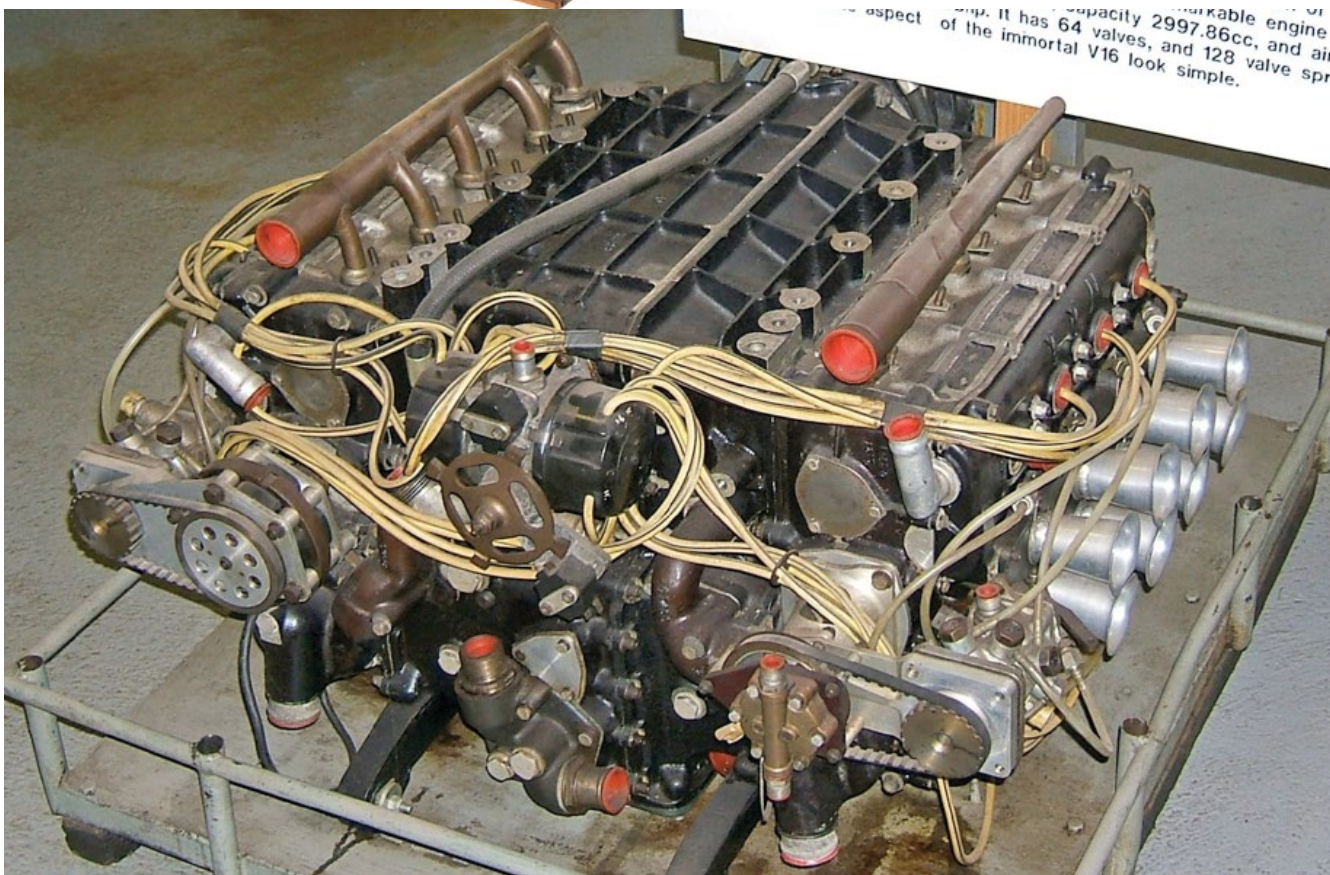
I motivi dei guai

Poi, certo, volendo si trova una spiegazione a tutto e lo stesso Rudd in perfetta buona fede si schermisce dicendo che in realtà i suoi disegni non sono stati seguiti alla lettera e che a livello di fonderia i risultati pratici hanno portato a pezzi meno sottili e più pesanti di quelli delineati nel progetto originario. Tanto da dar vita a un motorone goffo, immenso e più pesante di una barca di piombo, ma tant'è... La frittata è fatta e le possibilità di correggere il tiro sono poche e per di più somiglianti a meri palliativi...
Tanto che le sfighe dell'H16 diventano oggetto di ironia e scherno nel Circus, dove gli spietati concorrenti britannici cominciano a parlare di Brm come siglia di "British Racing Misery".

La Lotus coinvolta nel flop

A rendere il danno più simile a una beffa, c'è il fatto che la Brm a inizio della Formula 3000 cc viene considerata da una buona parte del Circus degli assemblatori una sorta di ancora di salvezza, in grado di svolgere bene il ruolo di fornitrice di unità ai clienti, come peraltro ha già fatto fino ad allora anche nella precedente alchimia normativa dei 1500 cc.
Stavolta, però, il ruolo è ancora più ambizioso, perché a fornirsi del motore H16 sarà nientepopodimeno che la Lotus di Colin Chapman, guidata dal leggendario campione del mondo in carica Jim Clark. Quindi non si può mica sbagliare, salvo pagare un dazio molto salato in termini di esposizione mediatica e, soprattutto, di affidabilità e reputazione.

La Brm double-face

In realtà la gloriosa Brm a inizio 1966 ha un piano A e un piano B. La via principale e più ambiziosa è certo quella dell'H16, però al suo fianco per i clienti - e non solo - c'è pur sempre la possibilità di sfruttare il singolo otto cilindri 1.5 litri opportunamente maggiorato a 2.1 litri, secondo il costume della Formula Tasmania.
Quanto alla Lotus, l'idea di partenza di Colin Chapman, avendo in mano un contratto con la Cosworth operativo presumibilmente da metà 1967, è quella di fruire intanto del boost di potenza assicurato dal motorone H16 della Brm - per questo viene costruita la Lotus 43 -, salvo poi passare all'annunciato e interessantissimo Dfv marchiato Ford che Costin & Duckworth stanno concependo tra mille aspettative e che poi, di fatto, cambierà il volto della F.1 per sempre. Lo stesso Chapman sarebbe pronto addirittura a utilizzare con opportuni adattamenti l'H16 anche in chiave 500 Miglia di Indianapolis - in questo caso con la Lotus 42 appositamente realizzata -, grazie a una versione maggiorata a 4.2 litri ma poi i riscontri dimostrano che non è neanche il caso di provare a dare corpo all'idea che resta tale e basta, senza mai vedere applicazioni in corsa, tanto che lo stesso Chapman in chiave 500 Miglia utilizzerà un Ford V8.

Sistema imponente e ricco di guai

La verità è che piazzare i due motori 8 cilindri uno sopra all'altro rende il funzionamento e la gestione del tutto di una complicanza quasi assurda. Tanto che per funzionare - all'interno di un layout che visto lateralmente somiglia a una lettera H, da qui la denominazione specifica - ciascun lato del motore stesso deve poter contare sul proprio radiatore, su una pompa dell'acqua indipendente, su un sistema di distribuzione autonomo l'uno dall'altro e financo di iniezione della benzina. Di più: c'è pure l'esigenza di quattro scarichi separati per ciascuna delle quattro differenti testate di cilindri e il motore, per lasciare spazio agli scarichi stessi, deve essere montato molto più alto che nel caso di un propulsore tradizionale.
Non bastasse tutto questo, a rendere il tutto quasi torturante e incredibile, c'è il fatto che il peso risulta praticamente elefantiaco, tanto che, quando il primo esemplare dell'H16 arriva alla Lotus, sono necessarie addirittura sei persone per riuscirlo a scaricare...

Primi dati preoccupanti assai

La complessità estrema - alle soglie dell'irrazionale - del mastodontico propulsore Brm fa sì che la primissima versione del P75 H16 pesi un totale di 251 kg: una risultanza quasi tombale per le speranze di competitività di qualsiasi telaio, Brm o Lotus che dir si voglia, perché poi, una volta montato il propulsore stesso al corpo vettura, la risultanza finale della bilancia dice non meno di 671 kg trasformando la monoposto di F.1 in una sorta di obeso e goffo peso massimo, più pronto a prender botte che a darle...
Quanto alle possibilità date dalla potenza, certo, si può contare su circa 395 cavalli ma a un regime di rotazione del motore che dice 10.250 giri al minuto. In altre parole, anche qui c'è la fregatura, perché il propulsore H16, per quanto teoricamente tosto e potente, lavora bene in una fascia d'utilizzazione della potenza molto, troppo, incredibilmente ristretta e inutilmente sottile... E anche l'adozione di un cambio a sei velocità appositamente disegnato non riesce a mitigare il problema del limitato utilizzo ideale del potenziale in cavalli vapore. A questo bisogna logicamente aggiungere che il mostruoso motore ha un numero di parti in movimento del tutto impressionante e, di conseguenza, una possibilità e un'attitudine a rompersi e a incontrare problemi assolutamente degne di nota... In poche parole, le premesse di un colossale e clamoroso fiasco ci sono tutte.

UNA SCULTURA DEDICATA ALLA POTENZA
Vedere al giorno d'oggi il motore 16 cilindri della Brm trasmette comunque ammirazione, rispetto e stupore per il tentativo portato avanti dalla Casa inglese, che vediamo impegnata, nell'altra pagina, ancora con Jackie Stewart al volante

Il non debutto a Monaco 1966

A questo punto, comunque vada, ai tecnici Brm non resta che tentare la ventura in gara e raccomandarsi ciascuno all'entità di cui è più devoto. Intanto il dinosauro H16 viene sistemato all'interno del nuovo telaio Brm P83, monoscocca in alluminio, con sospensioni tradizionali, che fin dai primi chilometri, stressato dalla creatura antidiluviana e ruggente che si ritrova in grembo, comincia a produrre gravi problemi di maneggevolezza. E siamo solo all'inizio di una vera e propria traversata del deserto.

Peccato per il top team Brm

Attenzione, perché a inizio 1966 la Brm è un top team di gran caratura, nella Formula Uno. Tanto che proprio a Monaco il regista John Frankenheimer, che sta effettuando le prime riprese del poi leggendario film "Grand Prix" esige la partecipazione della squadra tra le più importanti e prestigiose all'interno dello script della trama, ribattezzandola Jordan-Brm per farla dapprima guidare al protagonista della trama, l'attore James Garner. Ma questi sono dettagli fantasiosi e di fiction.
La cruda realtà dice che la Brm, quella vera, in questa stagione schiera una coppia di leggende presenti e future, ovvero Graham Hill, l'uomo dai baffi più veloci del mondo, e al suo fianco Jackie Stewart, 26enne rookie chiamato a un luminoso avvenire secondo il parere dei palati più raffinati. Ebbene, Jackie collauda la Brm P83 dotata del minaccioso H16 proprio prima della gara monegasca e decide avvedutamente di passare alla meno potente ma più maneggevole P261 - dotata del motore 2.2 litri -, in chiave gara...

Il parere contrario di Jackie Stewart

In realtà lo scozzese manifesta fin da subito una terminale avversione per il motorone, dicendo bello chiaro: *«Il sedici cilindri ha dimensioni mostruose e il fatto che sia stutturalmente pesante è solo una parte della faccenda, perché costringe a portare a bordo più carburante, più acqua e più olio, compromettendo senza remissione l'agilità della monoposto e causando un peso complessivo debordante. Per questo, secondo me, non ha senso insistere con questo layout, nella F.1 a 3000 cc»*. A peggiorare le cose ci sono i guai di affidabilità, perché di fatto l'H16, che presenta ben quattro alberi motori, cioè un mezzo bosco, in tutti i test di cui è oggetto dà vita a catastrofiche rotture.
Tanto che sia Hill che Stewart finiscono con l'utilizzare per gran parte della stagione la tradizionalissima e affidabile P261 col più moscio V8 2.2 litri. La Brm dotata del motore H16 fa la sua comparsa in prova anche nel Gp del Belgio 1966 e in quello di Francia, ma in entrambi in casi i due piloti titolari preferiscono utilizzare la monoposto col motore otto cilindri.

Un arrivo tardivo

Alla fine, dopo tanti tribolati collaudi, la migliorata P83 arriva per le tre gare finali del mondiale, la prima delle quali si diputa a Monza, vedendo Stewart nono nello schieramento di partenza e Hill undicesimo. Niente di che, cioè, malgrado a Monza la cavalleria conti tanto. E in gara Graham si ritira senza neanche terminare il primo giro, a causa dell'H16 subito polverizzato, mentre Stewart è out dopo soli cinque giri, per un'inopinata perdita di carburante. Passano pochi giorni e si varca l'oceano per andare a correre negli Usa al Watkins Glen per l'United States Grand Prix e stavolta con le vulnerabili e trippone P83 Stewart e Hill in griglia di partenza occupano rispettivamente la quinta e la sesta posizione, il che non sarebbe neanche male. Stavolta i chilometri percorsi aumentano, perché Graham Hill arriva fino al 52esimo giro, quando a fermarlo, stavolta, è la rottura del differenziale, mentre il giovane compagno di squadra fonde l'H16 esattamente nella tornata successiva.

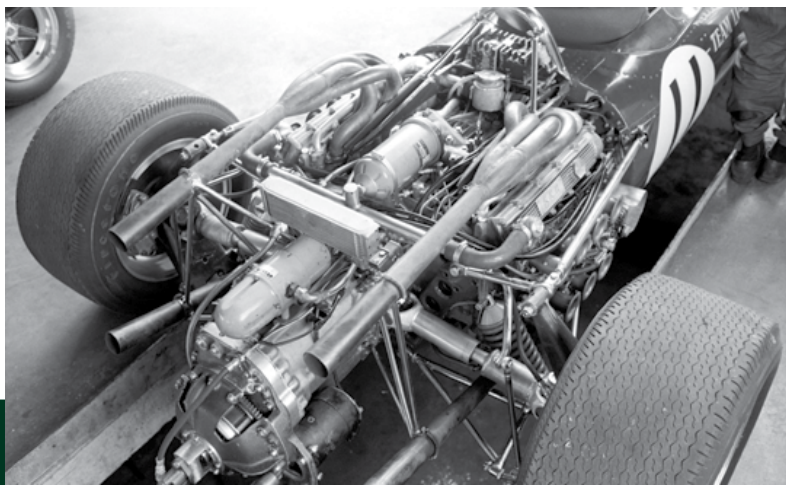
Un trionfo del tutto inatteso!!!
Ma la notizia è un'altra. Un esemplare del mastodontico e temutissimo - non dai rivali, però - motore H16 riesce a trionfare nel Gran Premio a Stelle e a Strisce montato sulla Lotus 43 di Jim Clark.
Prendetela come volete, ma questa resta una delle vittorie più clamorose e inspiegabili in tutta la storia della Formula Uno. Perché per tutte le loro rispettive vite sia Chapman che Clark non daranno mai spiegazioni né mai si capaciteranno di capire come mai il motorone della Brm non abbia perso un colpo per tutta la durata della gara, assicurandogli il trionfo fin sotto la bandiera a scacchi, come da tradizione acrobaticamente sventolata.
Poi, in Messico, gara finale del 1966, solita storia, con le Brm P83, manco a dirlo, destinate a fermarsi anzitempo tra mille guai, perdendo olio e con le valvole andate. Hill è fuori dopo 18 giri, Stewart ne dura 26, ma son solo dettagli.

La carriera Lotus col Brm H16
In realtà il Gp Usa 1966 per la Lotus è davvero un'eccezione quasi priva di logica, se si guarda alla breve e sfortunata carriera del modello 43, appunto appositamente realizzato per correre col motorone Brm H16. La combinazione debutta in gara con Arundell nel Gp di Francia, ovviamente ritirato. Stessa storia capita a Jim Clark in Francia e in Messico, quindi la bandiera a scacchi vincente dello scozzese al Glen resta una mosca bianca, considerando anche la mancata partenza di Jim nella gara non iridata di Oulton Park. Quanto al 1967 in Lotus, l'ingombrante Brm H16 viene utilizzato solo a inizio stagione, in Sudafrica, dal neoarrivato Graham Hill e dallo stesso Jim Clark.

Un 1967 senza gran luce per il cetaceo H16
Alla Brm Graham Hill di una situazione del genere ne ha ovviamente abbastanza e in chiave 1967 se ne va alla Lotus. A sostituirlo è il giovane e promettente britannico Mike Spence. Il calvario H16, insomma, continua in casa Brm.
In Sudafrica Stewart, restato nel team molto malvolentieri, per la verità, è out dopo soli due giri, mentre lo stesso Spence dura 29 tornate in più, prima di stopparsi in un mare d'olio.
A Monaco 1967, nel giorno della tragedia di Bandini, la Brm P83 col motore H16 vede per la prima volta il traguardo montato sul telaio della Casa d'origine con un sesto posto del bravo Spence, mentre la trasmissione di Stewart diventa un ragù d'ingranaggi...
A Zandvoort, per il Gp d'Olanda, Spence è solo ottavo, con Stewart ancora out, stavolta coi freni kappaò.

Modifiche intense ed efficaci
Certo, la Brm intanto fa quel che può, non dimenticandosi d'essere una gran casa. Ed è così che il motore H16 dai 251 kg iniziali passa a 180 kg adottando anche la soluzione migliorativa delle quattro valvole per cilindro, passando quindi a un totale di 64 valvole, per produrre, in luogo dei 395 cavalli iniziali, ben 420 cavalli, mentre il problema congenito delle troppe vibrazioni viene di molto mitigato.

Miglioramento prima della fine
All'interno della Brm ormai le fazioni non esistono più. Il futuro di certo ha solo che l'H16 non ci sarà più, eppure si tratta di andare a vedere cosa mai potrà combinare il complesso propulsore al massimo dello sviluppo ipotizzabile. E, alla fine della fiera, i riscontri non sono neanche male, se è vero che Stewart giunge gran secondo nel Gp del Belgio 1967, con Spence buon quinto ed entrambe le vetture a punti per la prima volta in simultanea.
Non finisce qui, perché nel Gp di Francia, corso sul tracciato Bugatti di Le Mans, lo stesso Stewart sale ancora una volta sul podio, da terzo, mentre

WATKINS GLEN 1966 CULMINE DELL'EPOPEA
A sinistra, Clark al via del Gp Usa 1966. Sopra, Brm e Lotus fanno di tutto per portare al successo il motore H16, nell'altra pagina in basso, ma il solo momento di vera gloria è il trionfo sotto la bandiera a scacchi del Gp al Watkins Glen, sotto, una sorta di premio di consolazione...

Spence è fuori con un semiasse rotto. Ma la buona notizia è che la terza Brm, schierata col rookie Chris Irwin, a sua volta è protagonista di un dignitoso quinto posto.

Addio in Sudafrica 1968

Siamo agli scampoli finali per il motore più pesante, complesso e gioiosamente folle nella storia della Formula Uno moderna. Nel Gp di Gran Bretagna 1967 a Silverstone viene reso noto che l'H16 vedrà il suo ultimo impiego ufficiale, peraltro con un certo sollievo da parte dei piloti del glorioso team di Bourne. Il resto è pura accademia, perché il meglio piazzato col motore siglato infine P115 risulta essere Chris Irwin, settimo a ben tre giri di distacco da Jim Clark al volante della Lotus 49 che sta facendo sfracelli grazie all'attesissimo, nuovissimo, leggero, potente e affidabile Cosworth V8 Dfv, che rispetto al Brm H16 rappresenta il contrario filosofico e antipodale praticamente in tutto.
Non a caso, sempre a Silverstone, Jackie Stewart è out dopo venti giri con la trasmissione in pezzi, mentre Mike Spence è fuori dopo 44 tornate con l'iniezione kappaò. La tortura finisce qui e con essa la carriera del pittoresco, ambizioso e sfortunato Brm H16, il cui destino era segnato fin dalla nascita, tanto erano endemici peso, complessità e scarso il quoziente d'affidabilità e il margine migliorativo previsto. In realtà il primo Gp 1968, in Sudafrica, vede per l'ultima volta l'utilizzo in gara della P115 a motore H16 per Spence, che si ferma dopo sette giri, per guai al sistema di alimentazione. Solita storia: il propulsore termina la carriera nello stesso modo triste in cui aveva iniziato la sua travagliata vita.
Nel prosieguo del 1968 il piano è quello di tornare all'opzione malauguratamente scartata due anni prima, ovvero si passa al V12.
E del leggendario e famigerato H16 non si parlerà mai più, con buona pace del pur bravo quanto tenace tecnico Tony Rudd. ●

VERSTAPPEN RISCUOTE L'ENTUSIASMO DEGLI APPASSIONATI

Lode e onore al grande Max

Il **mondiale 2021** è terminato con il titolo piloti a Max Verstappen, all'ultima gara proprio nell'ultimo giro, come tutti i tifosi volevano; purtroppo ci sono state molte polemiche nel post gara, per il comportamento di Max in regime di safety car, entrata al 53esimo giro a causa dell'incidente di Nicholas Latifi e anche nei confronti della direzione gara, capitanata da Michael Masi, per non aver gestito correttamente il doppiaggio di alcune monoposto sempre sotto safety car. Ma, se dobbiamo fare una considerazione generale, i due contendenti Verstappen e Hamilton hanno regalato tantissime emozioni e gioie; sarebbe stato bello vedere attribuito il mondiale ad entrambi, però in F.1 il titolo di campione, viene assegnato a chi arriva per primo sotto la bandiera a scacchi. Da evidenziare che Max Verstappen ha saputo tenere testa a un pilota di grandissimo livello, come Lewis Hamilton; l'olandese, oltre al suo grande talento, ha avuto la fortuna di guidare la RB16B munita del formidabile, potente, affidabile, motorone Honda e, anche delle migliore aerodinamiche ad opera di quel genio di Adrian Newey. Il giovane orange durante tutto l'anno ha guidato sempre al limite con tanta grinta, soprattutto rimanendo molto costante nei risultati, dote importantissima per diventare un pilota vincente. Max continua così, sempre al Max!

Stefano Penner

NELLA SECONDA METÀ DI FEBBRAIO

A Montmelò la F.1 ricomincerà

Sono un vosto lettore dal 1968 (ho 70 anni) e ovviamente un "patito" della F.1 e della Ferrari in particolare; vorrei sapere da voi se i test prestagionali di febbraio a Barcellona si svolgono in cinque giorni dal 21 al 25 del mese oppure in tre dal 23 al 25 (ovviamente Covid permettendo).
Grazie e buon 2022.

Mauro Francia

Il programma ufficiale prevede - a oggi - attività in pista a Montmelò dal 21 al 25 febbraio, salvo variazioni o imprevisti. Grazie di cuore per la fedeltà e buon 2022.

I GENITORI SONO GIUSTAMENTE ORGOGLIOSI

Complimenti al lettore baby!

Caro As, siamo orgogliosi genitori di quello che probabilmente è il vostro lettore più giovane e appassionato. Mio marito - Vostro fervente lettore dagli Anni '70 - ha trasmesso il DNA della F.1 a nostro figlio, il quale - a partire dalle prime pappe nel seggiolone - mangia solamente se accompagnato dalla lettura della vostra rivista. Come emerge dalle foto, ha seguito con fervore il duello Verstappen/Hamilton, e annovera tra le sue prime parole "Hamitton guida Mercedes" e "Hamitton arrabbiato perché Max più veloce". In attesa di portarlo a Monza a vedere le sue monoposto preferite... vi auguriamo di proseguire così per molti decenni e vi ringraziamo per saper alimentare nelle nuove generazioni la passione per i valori sportivi e la sana competizione.

Daniela Runggaldier e Giuseppe Zanni

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00,
Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l.,
o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505,
codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno
comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale